

Gebiedsvisie Technology Base Twente

(definitief, d.d. 27-9-2016)



INHOUDSOPGAVE

0. INLEIDING	3
0.1 Aanleiding	3
0.2 Herziening ruimtelijke visie van 2010 tot Gebiedsvisie Technology Base Twente	5
0.3 Leeswijzer	5
1. BEOOGDE ONTWIKKELING	6
1.1 Regionale opgaven en kansen	6
1.2 Beoogde ontwikkeling luchthavengebied	7
1.3 Behoud en realisatie van kwaliteiten	8
1.4 Voorkeursvariant	10
2. DE ECONOMIE VAN TWENTE	12
2.1. Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente	12
2.2 Toplocaties en aansluiting op de HTSM-AMM Topsector	13
2.3 Innovatiedriehoek Twente	15
2.4 Werkgelegenheidseffecten	16
2.5 Conclusie	17
3. OVERIGE RUIMTELIJKE ASPECTEN	18
3.1 Zone Ondernemen met Natuur en Water	18
3.2 Water	19
3.3 Mobiliteit	20
3.4 Landelijk wonen en werken	23
4. RUIMTELIJK KADER	25
4.1 Omgevingsvisie	25
4.2 Ruimtelijke visie 2010	25
4.3 Verschil beoogde ontwikkeling met visie 2010	26
4.4 Kaders stellen en doorwerking naar bestemmingsplannen	26
4.5 Luchthavenbesluit	26
4.6 Ladder van duurzame verstedelijking	27
4.7 MER-plicht	28
4.8 Afwegingen t.a.v. ruimtelijke inrichting / toepassing uitvoeringsmodel	29
4.8.1 'Of': relevante generieke beleidsuitspraken Omgevingsvisie/ Omgevingsverordening	30
4.8.2 'Waar': Ontwikkelingsperspectieven	33
4.8.3 'Hoe': randvoorwaarden vanuit ruimtelijke kwaliteitsambities en gebiedskenmerken	34
5. MILIEUEFFECTEN / MER	36
5.1 MER-plichtige activiteiten deelgebied Noord	36
5.2 Proces en status MER	37
5.3 Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen	37
5.4 Bandbreedte milieueffecten	38
5.5 Milieueffecten voorkeursalternatief (VKA)	38
5.6 Beoordeling milieueffecten	42
6. FINANCIËLE HAALBAARHEID	44
6.1 Werkgelegenheidseffecten	44
6.2 Financiën	44
7. SAMENVATTING RUIMTELIJKE INRICHTING	45
7.1 Ambitie	45
7.2 Toepassing uitvoeringsmodel Omgevingsvisie	46
7.3 Bedrijvigheid	46
7.4 Gebruik luchthavenfaciliteiten	46
7.5 Ruimtelijke beperkingen door gebruik luchthaven	47
7.6 Overige ruimtelijke aspecten	48

Bijlage 1: Beoordelingskader MER met uitwerking voorkeursvariant

0 INLEIDING

0.1 Aanleiding

In 2003 besloot het Rijk de luchtmachtbasis Twenthe te sluiten. Op 1 januari 2008 is het militair gebruik officieel beëindigd. Het beschikbaar komen van zo'n groot terrein bood een kans om zowel aan het gebied van de luchthaven zelf als aan het omliggende gebied nieuwe functies toe te kennen. De provincie Overijssel heeft deze uitdaging samen met de gemeente Enschede en het Rijk aangenomen in de vorm van een gebiedsontwikkeling, waarbij alle betrokken belangen in beeld werden gebracht.

Eind 2009 is gekozen voor het realiseren van een commerciële burgerluchthaven. Door Area Development Twente (ADT) – een samenwerkingsverband van de provincie en de gemeente Enschede – is gewerkt aan het realiseren van deze ontwikkeling. De door Provinciale Staten vastgestelde "Ruimtelijke Visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving" (juni 2010) vormde daarvoor het ruimtelijk kader. Naast de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven bood deze visie, qua bedrijvigheid, ruimte voor het vestigen van louter luchthaven gerelateerde bedrijvigheid. Verder ging de visie ook over de realisatie van woon- en werkparken en een groot oppervlak aan EHS (nu Natuur Netwerk Nederland (NNN)). In juli 2014 constateerde Provinciale Staten op grond van een rapportage van het ADT, dat de functie van commerciële burgerluchthaven niet haalbaar bleek binnen de gestelde politieke kaders. Heroriëntatie was nodig.

Commissie Wientjes

In de zomer van 2014 hebben gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel besloten een commissie van wijzen in te stellen, onder voorzitterschap van Bernard Wientjes. De commissie kreeg de opdracht om haalbare en wenselijke alternatieve invullingen van de voormalige Luchtmachtbasis Twenthe te onderzoeken. Dit met de ambitie om de invulling te laten bijdragen aan een duurzaam en economisch sterker Twente; een generiek belang voor de Twentse samenleving.

De Commissie Wientjes adviseerde aansluiting te zoeken bij het topsectorenbeleid door binnen de regionale economie een nog sterkere focus te leggen op High Tech Systemen en Materialen (HTSM) en daarbinnen op het specialisme Advanced Materials and Manufacturing (AMM)¹). Dit met als doel een economisch sterker en duurzamer Twente te realiseren. De focus op de voor Twente kansrijke sector HTSM sluit goed aan bij het DNA van Twente met zijn langjarige traditie in de maakindustrie en biedt perspectief voor toekomstige en bestendige werkgelegenheid.



Afbeelding 1: verbeelding TecBase Twente

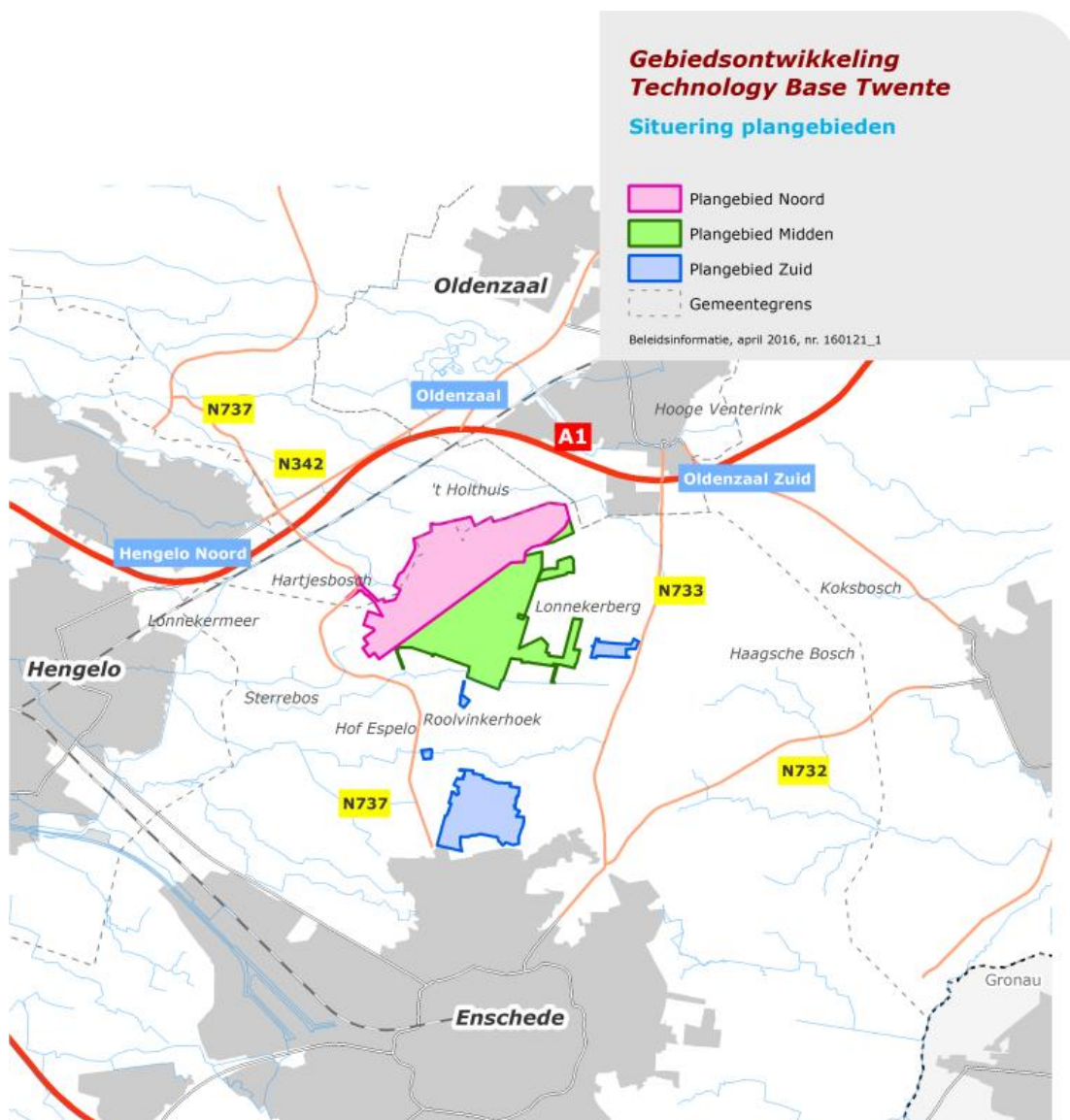
¹ Bedrijven in de High Tech Systems and Materials (HTSM)-sector produceren een breed scala aan eindproducten, halffabricaten, componenten en materialen voor mondiale markten variërend van gezondheidszorg, verlichting, chips en chipsproductie tot laboratorium- en kantoorapparatuur, van auto's en logistieke systemen, vliegtuigen en satellieten tot energie opwekking, voedselverwerking en veiligheid. Karakteristieke eigenschappen zijn: zeer intelligent (embedded systemen, software, sensors), zeer nauwkeurig (nano-elektronica, high precision manufacturing) en zeer efficiënt (mechatronica). Advanced Materials and Manufacturing (AMM) staat voor een nieuwe maakindustrie gebaseerd op nanotechnologie en biotechnologie, die met behulp van nieuwe materialen nieuwe systemen produceert. Deze ontwikkeling is in Twente al bij veel bedrijven te zien die de transformatie van textiel en metaal naar hightech succesvol hebben doorgemaakt.

De commissie adviseert om de voormalige luchtmachtbasis Twenthe om te vormen tot dé iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor deze AMM onder de naam Technology Base Twente (TecBT).

Daarbij adviseert de commissie om de bestaande start- en landingsbaan te behouden als uniek bezit, waarbij ruimte ontstaat voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid en General en Business Aviation.

Door PS is op 10 december 2014 met het advies van de commissie ingestemd. En op 18 februari 2015 nemen PS kennis van het plan van aanpak van GS om het advies van de Commissie van Wijzen verder uit te werken. Dat zal gaan via 3 sporen:

- Topteam en toplocaties: een Topteam zal adviseren over het versterken van HTSM/AMM bedrijventencluster; verder is een heldere profilering en goede afstemming van de uitgifte van de 4 regionale toplocaties vereist.
- Samenhangende ontwikkeling van het gebied van de luchthaven tot Technology Base Twente: een kwaliteitsteam adviseert over de ruimtelijke kwaliteit van het gebied; de ruimtelijke procedures worden gestart om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken; de start- en landingsbaan en vliegfunctie worden behouden; ondertussen worden kansrijke initiatieven gefaciliteerd.
- Aanvullende randvoorwaarden: het ontvlechten van de woongebieden binnen de gebiedsontwikkeling; het voeren van een eenduidige participatie- en communicatiestrategie betreffende de nieuwe ontwikkeling; het creëren van de juiste randvoorwaarden voor wat betreft bereikbaarheid binnen heel Twente.



Kaart 1: situering plangebied met deelgebieden

0.2 Herziening ruimtelijke visie van 2010 tot Gebiedsvisie Technology Base Twente

De ruimtelijke visie van 2010 biedt alleen ruimte voor de vestiging van luchthavengerelateerde bedrijvigheid in deelgebied Noord met een begreind aantal ha. Het advies van de Commissie Wientjes zet juist in op verbreding en vestiging van niet-luchthavengebonden bedrijvigheid. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een herziening van de visie van 2010 nodig. Onderhavige visie geeft hier invulling aan onder de titel "Gebiedsvisie Technology Base Twente".

De nadruk zal liggen op de verandering van de bedrijvigheid in deelgebied Noord en een ander gebruik van de luchthavenfaciliteiten. Dat zijn de redenen voor herziening. De visie beschrijft de beoogde ontwikkeling en schetst het ruimtelijk kader hiervoor.

Deze nieuwe visie vormt echter wel het ruimtelijk kader voor de gehele gebiedsontwikkeling, daarom wordt aan het gehele gebied aandacht besteed. De aspecten, die ongewijzigd zijn t.o.v. de visie van 2010, worden in dit document kort benoemd (zie hoofdstuk 3 en hoofdstuk 7), maar niet nader beargumenteerd omdat de besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden.

Op onderdelen wordt de stand van zaken aangegeven, omdat na het gereed komen van de visie in 2010 met de uitvoering is gestart.

Deze visie heeft de formele status van uitwerking van de Omgevingsvisie Overijssel.

0.3 Leeswijzer.

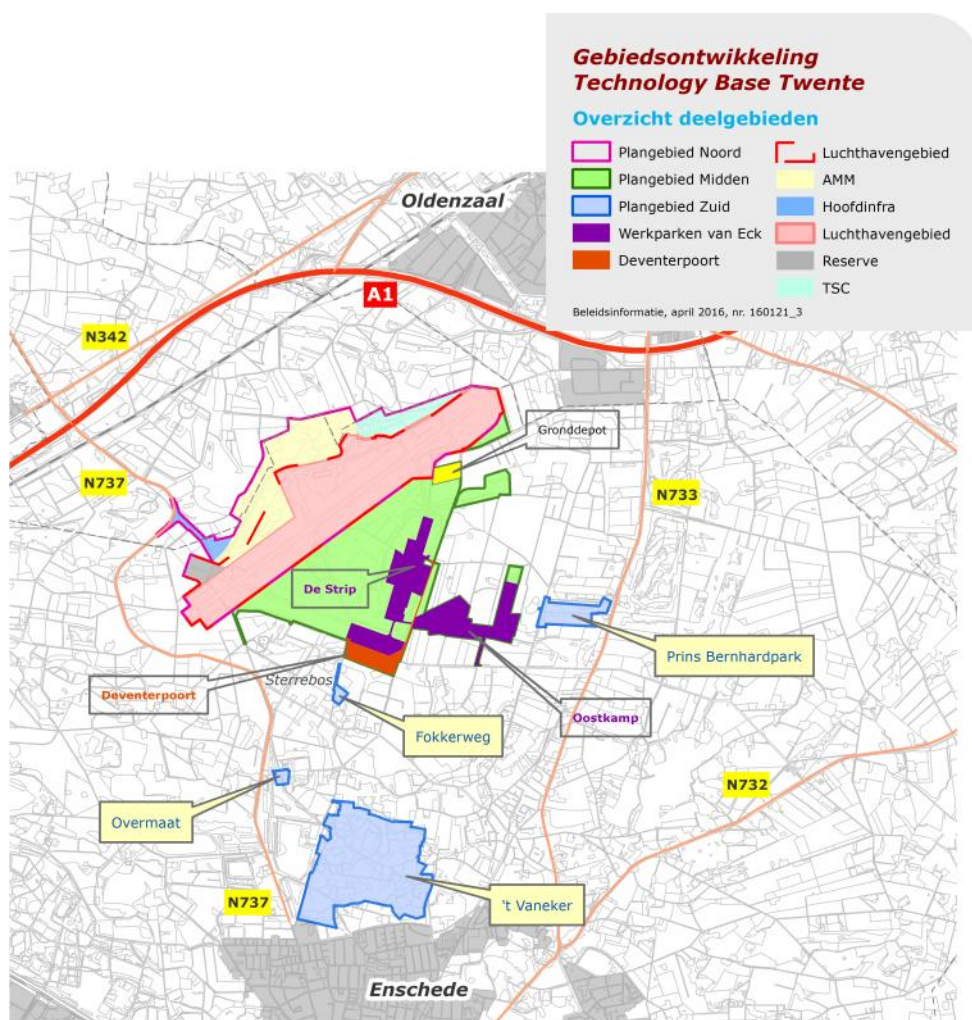
- Hoofdstuk 1 beschrijft de beoogde ontwikkeling in deelgebied Noord.
- Hoofdstuk 2 besteedt aandacht aan de economische aspecten en de positie van Technology Base Twente in de gehele regionale programmering.
- Hoofdstuk 3 behandelt de overige ruimtelijke aspecten. Het gaat hier vooral om het melden van de stand van zaken na uitvoering van de ruimtelijke visie van 2010 t.a.v. natuur, water en woningbouw.
- In Hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijke kader geschetst met de relaties naar bestemmingsplannen van de gemeenten en het voorgenomen Luchthavenbesluit.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de milieuaspecten en de resultaten van het MER.
- Hoofdstuk 6 besteedt aandacht aan de financiële haalbaarheid van de gebiedsvisie.
- Hoofdstuk 7 vat tenslotte de beoogde ruimtelijke inrichting samen.

1 **BEOOGDE ONTWIKKELING**

De provincie ziet de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente als een kans om de regionale economie een impuls te geven, waarbij het creëren van werkgelegenheid het belangrijkste doel is. De start- en landingsbaan, de natuur, de cultuurhistorie en het landschap geven het gebied een uitzonderlijk karakter. Op Technology Base Twente worden unieke vormen van bedrijvigheid beoogd. Het gaat om bedrijven in de innovatieve maakindustrie en bedrijven die baat hebben bij een luchthavenfunctie. Ook wordt de ontwikkeling gebruikt om natuur, landschap en waterlopen te herstellen en te versterken door een groot deel van het gebied te gebruiken voor het realiseren van het Natuur Netwerk Nederland (NNN), voorheen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De nadruk in deze visie ligt op de beoogde ontwikkeling van het gebied ten noorden van de landingsbaan tot een uniek bedrijventerrein (deelgebied Noord).

De visie vormt echter wel het ruimtelijk kader voor de gehele gebiedsontwikkeling. De ontwikkeling van de andere delen van het gebied, te weten deelgebied Midden met natuur en werkparken en deelgebied Zuid met vooral woningbouw, blijft zoals voorgenomen in de ruimtelijke visie van 2010. Hier wordt kort op in gegaan en op onderdelen wordt de stand van zaken aangegeven, omdat na het gereed komen van de visie in 2010 met de uitvoering is gestart.



Kaart 2: Overzicht deelgebieden

1.1 **Regionale opgaven en kansen**

Bevolkingsontwikkeling

Op termijn zal er sprake zijn van regionale bevolkingsdaling (bron Primos 2013). Dit verschilt per gebied. Meer en eerder in Twente dan in West-Overijssel. En meer en eerder op het platteland dan in de steden. Groei blijft er in de economisch meest krachtige gebieden, in Overijssel met name rondom Zwolle.

In Twente zal er al na 2025 een lichte afname van de bevolkingsaanwas optreden. Dit proces gaat gepaard met een verdergaande vergrijzing. Deze verschillen binnen Overijssel vragen om specifiek maatwerk.

Economische ontwikkeling, goed vestigingsklimaat

De regio Twente kampt al jaren met hogere werkeloosheidscijfers dan andere regio's. Door het creëren van hoogwaardige werkgelegenheid in de regio kan de kennis die de Universiteit Twente en Saxion genereren worden vastgehouden. De beoogde ontwikkeling van het luchthavengebied Twente draagt bij aan de versterking van de werkgelegenheid in de regio. Niet alleen door het creëren van een innovatief ontwikkelingsklimaat, maar ook door het realiseren van een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met de versterking van de natuurwaarden en landschapswaarden in de omgeving van de luchthaven.

Veiligheid leefomgeving

In de Omgevingsvisie wordt het belang onderkend van een veilig en gezond leefmilieu voor mens en dier door de omgeving zoveel mogelijk te vrijwaren van veiligheidsrisico's en belasting van het milieu. Economische ontwikkeling kan tot een toename leiden van externe veiligheidsrisico's, geurhinder, geluidhinder en lichthinder. Maar ook tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom is hiervoor aandacht nodig.

1.2 Beoogde ontwikkeling luchthavengebied

De commissie Wientjes adviseerde aansluiting te zoeken bij het topsectorenbeleid door binnen de regionale economie een nog sterkere focus te leggen op High Tech Systemen en Materialen (HTSM) en Advanced Materials and Manufacturing (AMM). Dit met als doel een economisch sterker en duurzamer Twente te realiseren.

De commissie gaf daarbij een helder advies over de toekomst van de luchthaven: vorm de voormalige luchtmachtbasis Twenthe om tot dé iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor AMM onder de naam Technology Base Twente (TecBase Twente). De adviezen van de commissie van wijzen zijn omgezet in een gezamenlijk plan van aanpak van de gemeente Enschede en provincie Overijssel voor de realisatie van TecBase Twente. Een Topteam is ingesteld dat adviezen geeft over de versterking van de HTSM/AMM sector in Twente en een Kwaliteitsteam dat adviezen geeft over behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteiten bij de ontwikkeling van TecBase Twente.

Op TecBase Twente staat pionieren centraal en wordt hightech bedrijvigheid beoogd die zich richt op ontwikkelen, testen, demonstreren en produceren van innovatieve producten. De start- en landingsbaan is daarbij een unieke faciliteit, die gebruikt kan worden door luchthavengebonden bedrijvigheid. Daarnaast wordt een beperkte luchthavenfunctie behouden voor zakelijk en recreatief vliegverkeer². De al gevestigde Twente Safety en Security Campus past binnen dit concept en krijgt een nieuwe locatie op TecBase Twente. Ook zal naar verwachting het ontwikkelen en testen van drones³ een plek krijgen, een markt die sterk in ontwikkeling is. De bovenstaande activiteiten worden beoogd op het noordelijk deel van het voormalige luchthaventerrein. Op het zogenaamde middengebied is er natuur ontwikkeld voor het NNN en heeft ondernemer Van Eck een evenementenlocatie waar eenmalige evenementen, shows en presentaties worden georganiseerd.

In concrete zin worden de volgende activiteiten op Technology Base Twente beoogd:

- economische bedrijvigheid in het kader van de ontwikkel-, demonstratie- en productiezone op het gebied van 'advanced materials and manufacturing', zoals smart factories, T2TP, MKB-bedrijven, etc.
- ontwikkel- en testactiviteiten aangaande 'safety & security', vooral gerelateerd aan technologische innovaties, zoals TroNed, web-security, drones, etc.
- vliegverkeer op het gebied van General Aviation (recreatief, lesvluchten, e.d.), Business Aviation (zakelijk), Maintenance Repair and Overhaul (onderhoud) en End of Life (vliegtuigrecycling).
- luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid, zoals vliegtuigrecycling, onderdelenproductie, onderhoud, etc.

² De wet kent alleen het onderscheid tussen burgerluchthaven en militaire luchthaven. De beoogde ontwikkeling valt daarmee onder de categorie "burgerluchthaven". Om duidelijk te maken dat het in deze visie gaat om een ander type luchthaven dan wat werd beoogd in de visie van 2010, wordt voor de oude ontwikkeling uit de visie van 2010 de term "commerciële burgerluchthaven" gehanteerd en voor de beoogde ontwikkeling de kale term "luchthaven".

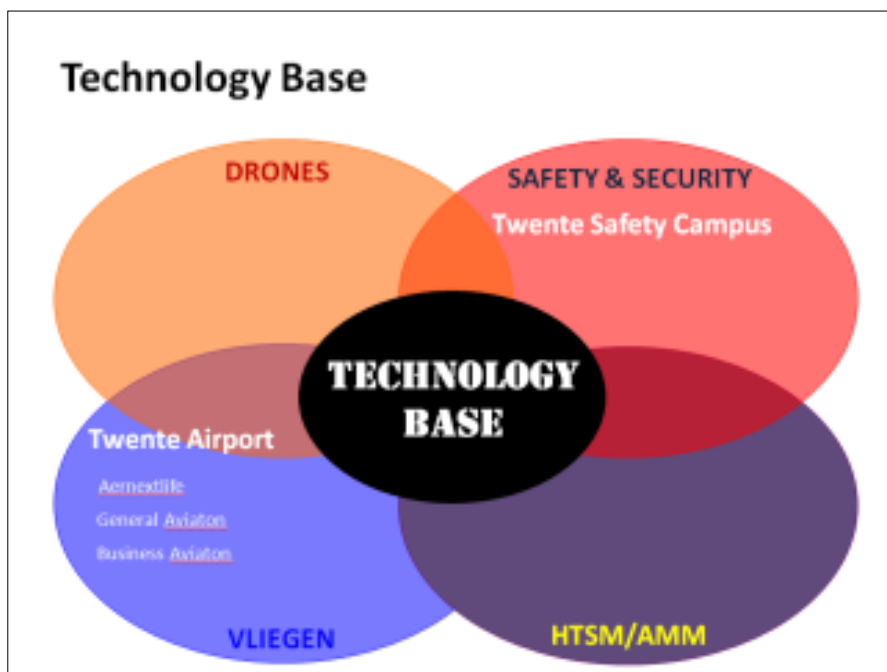
³ "Drones" zijn een synoniem voor Unmanned Systems (UmA) en is de verzamelnaam voor alle onbemande voertuigsystemen die op afstand bestuurd worden. Het gaat hier onder om vliegende, rijdende, lopende of varende onbemande systemen.

- eenmalige evenementen, shows en presentaties.
 - milieuvriendelijke recreatie, sport, wellness en leisure, zoals fietsen, wandelen, paardensport, etc.
- Verkenningen hebben geleid tot een nadere indeling van het deelgebied Noord. Ten noorden van de landingsbaan worden 3 zones van bedrijvigheid onderscheiden:
- een zone voor exploitatie luchthavenfaciliteiten en luchthavengebonden bedrijvigheid (waarbij het perspectief is om daar t.z.t. ook bepaalde typen drones te kunnen testen);
 - een zone voor de vestiging van bedrijven binnen de AMM-sector;
 - een zone voor bedrijven op het gebied van veiligheid (Twente Safety Campus, incl. ontwikkelen en oefenen met drones);

Reeds aanwezige bedrijvigheid

Twente Safety Campus (TSC) functioneert al een aantal jaren. Als onderdelen daarvan hebben zich inmiddels gevestigd Troned en 3 andere bedrijven op het gebied van 'security'. Het is de bedoeling de activiteiten van TSC te verplaatsen en verder te ontwikkelen op de locatie aan de oostkant van deelgebied Noord (zie kaartje 3).

Verder is recent een omgevingsvergunning verleend voor het bedrijf AXL, dat vliegtuigen gaat ontmantelen en onderdelen voor hergebruik gaat beheren. Dit bedrijf valt onder de luchthavengebonden bedrijvigheid.



Afbeelding 2: Typen bedrijvigheid op deelgebied Noord

1.3 Behoud en realisatie van kwaliteiten

De commissie Wientjes heeft geadviseerd om de landschappelijke kwaliteit van het gebied te waarborgen. Dit impliceert naar de mening van de commissie dat in het gebied slechts activiteiten plaats kunnen vinden die de kwaliteit geen geweld aan doen. Daarnaast geldt dat bij de vormgeving aan die activiteiten, gekozen zou moeten worden voor hoogwaardige architectuur en respect voor ruimtelijke en cultuurhistorische waarden.

De commissie schrijft: "Uniek is ook het fraaie coulisselandschap waarin de beschreven activiteiten kunnen worden gerealiseerd. Technology Base Twente is, behalve een ontwikkelzone van de nieuwe maakindustrie en een locatie met een start- en landingsbaan, vooral ook een aantrekkelijk groen landschap waar omgevingsvriendelijk kan worden gerecreëerd"

Voor uitwerking van het advies van de commissie is een Kwaliteitsteam ingesteld dat adviseert over het behoud en versterken van de ruimtelijke kwaliteiten bij de ontwikkeling van TecBase Twente. Het is de intentie om de kwaliteit, richting en ambitie van het gebied te benutten als drager voor de nieuwe ontwikkeling. Met dit doel heeft het Kwaliteitsteam een Gebiedsprofiel met spelregels en een beeldkwaliteitboek opgesteld. Deze adviezen vormen -aanvullend op het provinciaal beleid voor ruimtelijke kwaliteit- een meer verdiepend kader voor de ontwikkeling van TecBase Twente. Hieronder

wordt het gebiedsprofiel van het Kwaliteitsteam op hoofdlijnen beschreven. De adviezen van het kwaliteitsteam ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit zijn te vinden op www.technologybase.nl.

Ruimtelijk gebiedsprofiel

TecBase Twente is een modern Twents landgoed met monumentale structuren en een sfeer van robuustheid. De bosranden van de omliggende landgoederen omarmen het gebied en lopen er deels in door. In het open middengebied domineert de landingsbaan en de woeste grond. De start/landingsbaan wordt als ruimtelijke structuur in zijn geheel (3 km) intact behouden. Landschap en gebouw lopen in elkaar over op een natuurlijke en vanzelfsprekende wijze. Op TecBase Twente ligt als basis voor duurzaamheid de nadruk op het betrekken van het landschap en het microklimaat, en wordt ingezet op zichtbare en beleefbare duurzame oplossingen. Het gebied dient goed bereikbaar en herkenbaar te zijn. Door een fysieke verbinding tussen verschillende bedrijven en activiteiten op de locatie zelf krijgt het gebied een goede oriëntatie en kunnen de activiteiten elkaar versterken. Uitgangspunt is om het gebied open te houden door bijvoorbeeld zo min mogelijk toepassing van hekwerken, dit is echter niet altijd te voorkomen (bijvoorbeeld vanwege veiligheidseisen of bepaalde bedrijfsactiviteiten).

Qua verlichting wordt de natuur in de nacht zo min mogelijk verstoord. Voor de bedrijvigheid op het noordelijk deel van de luchthaven wordt verder uitgegaan van een bebouwingsdichtheid van een campusinrichting (met een lage dichtheid). Daarbij worden de principes van circulaire economie en het gebruik maken van gezamenlijke faciliteiten voor bedrijvigheid gestimuleerd. Bestaande gebouwen worden gekoesterd en (eerst) benut of herbestemd. Aanpassingen aan bestaande gebouwen zijn bespreekbaar wanneer de ingrepen ondergeschikt zijn aan de oorspronkelijke vorm en uitstraling. Nieuwe gebouwen en toevoegingen worden zo veel mogelijk flexibel en aanpasbaar ontworpen met bij voorkeur zoveel mogelijk gebruik van duurzame milieuvriendelijke materialen en materialen uit het gebied zelf.



Afbeelding 3: situering plangebied in landschap en cultuurhistorie

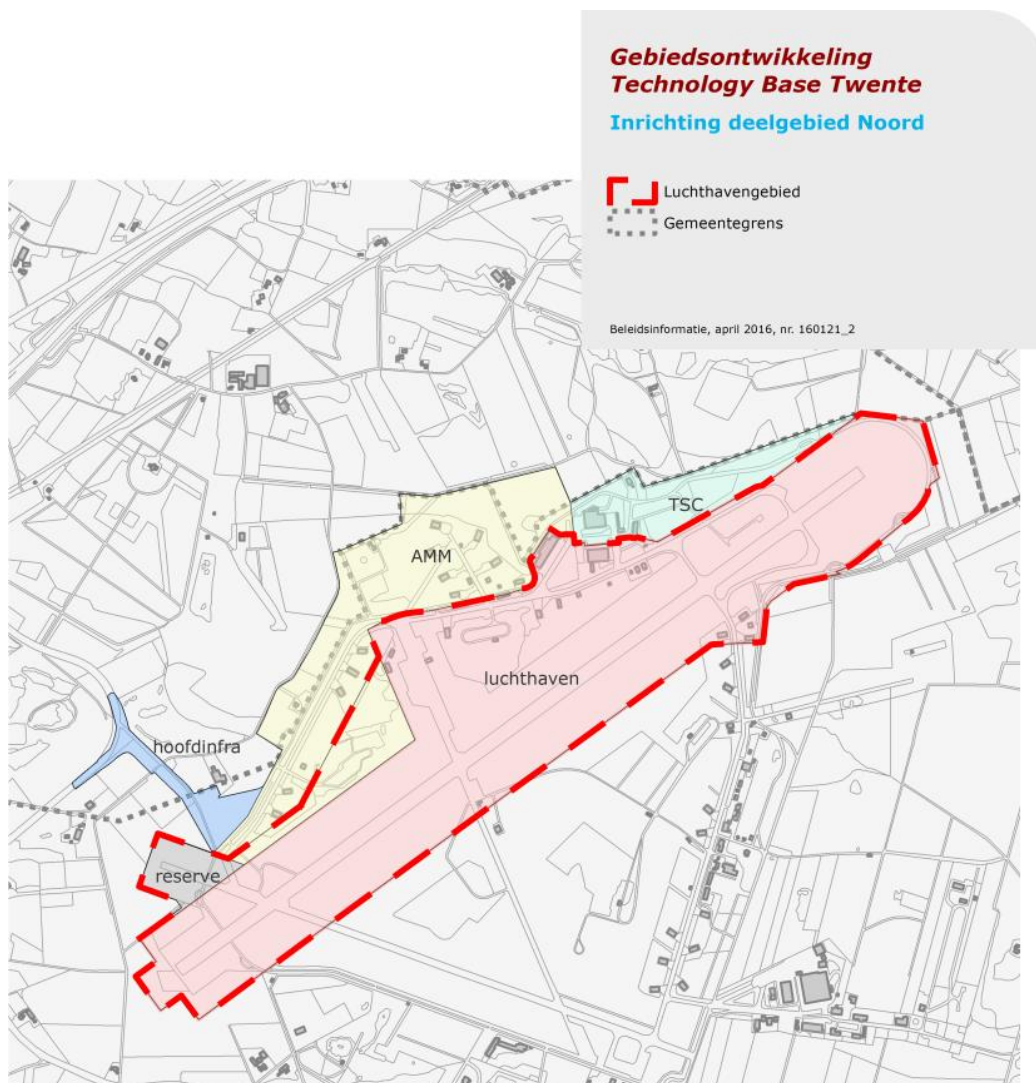
1.4 Voorkeursvariant

De beoogde ontwikkeling voor deelgebied Noord (bedrijvigheid en gebruik luchthaven) kan meer en minder intensief worden vorm gegeven. Er is bij de verdere planontwikkeling gewerkt met varianten qua omvang van bedrijvigheid en vliegverkeer. Voor de bedrijvigheid is uitgegaan van een extensieve en verdichte invulling resp. Campusinrichting en Hoogwaardig verdicht. En voor het gebruik van de luchthaven is uitgegaan van een startvariant en een trendvariant.

Voor de ontwikkeling van TecBase Twente is de procedure voor de milieueffectrapportage (MER) doorlopen. Eerst zijn de milieueffecten onderzocht van de verschillende varianten. Op basis van de uitkomsten daarvan en een inschatting van een realistische economische ontwikkeling is een voorkeursalternatief van de ontwikkeling bepaald, waarvan de milieueffecten opnieuw zijn doorgerekend. Voor een gedetailleerde beschrijving van de varianten en de voorkeursvariant zie de MER.

Het voorkeursalternatief gaat uit van de volgende inrichting voor deelgebied noord (zie kaartje hieronder):

- **luchthavengebied (bruto 148 ha):** huidige start- en landingsbaan, faciliteiten voor exploiteren van de luchthavenfunctie (luchtvaartdiensten) en luchthavengebonden bedrijvigheid. Binnen het luchthavengebied is een klein deel aangeduid als 'reserve'. Dit gebied is nu bedoeld voor bedrijvigheid puur voor de exploitatie van de luchthaven. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchthavengebonden bedrijvigheid wordt bekeken of dit gebied daarvoor gebruikt zal gaan worden.
- **bedrijvencluster (bruto 76 ha, met netto bebouwing van 9,8 ha):** aansluitend aan de noordzijde van luchthavengebied bedrijfsterrein voor AMM/HTSM-bedrijvigheid (bruto 61 ha, netto bebouwing 7,9 ha) en Twente Safety Campus (bruto 15 ha, netto bebouwing 1,9 ha).



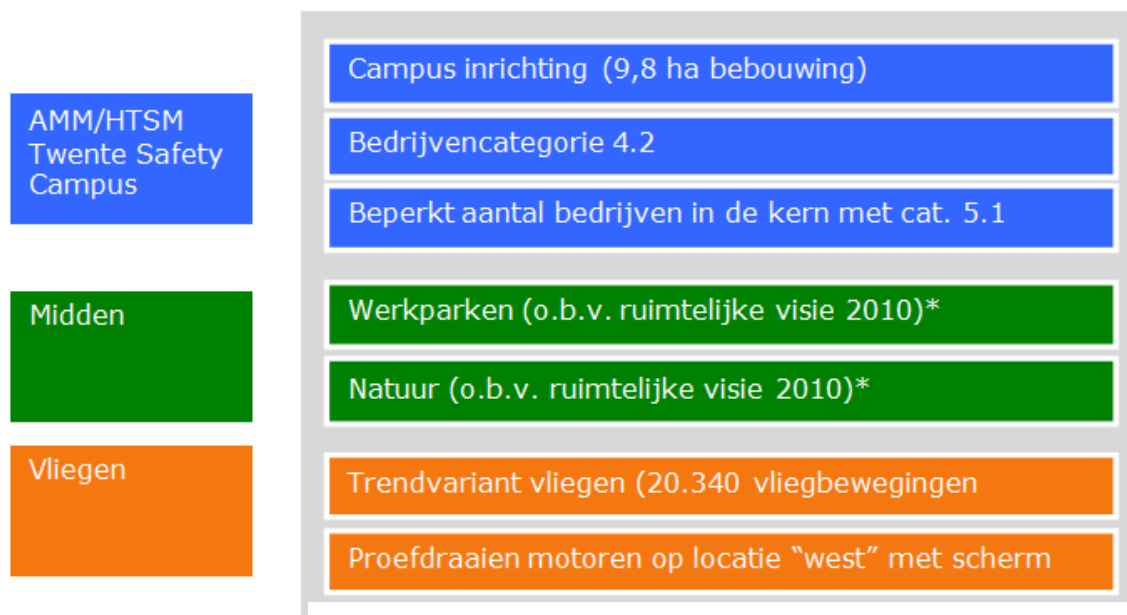
Kaart 3: inrichting deelgebied Noord

Voor het deelgebied Midden en Zuid blijft de ontwikkeling zoals besloten bij de visie van 2010:

- Nationaal Natuur Netwerk (EHS): ontwikkeling van 137,4 ha ten zuiden van de landingsbaan; verspreide bebouwing voor landelijk wonen;
- ontsluiting van het terrein voor auto, fiets en OV;
- hergebruik van de bestaande bebouwing aan de zuidzijde van de landingsbaan voor wonen, bedrijvigheid en recreatieve voorzieningen.

Bij de beoogde ontwikkeling van de luchthavenfunctie wordt onderstaande gebruik voorzien:

- Totaal per jaar 20.340 vliegbewegingen ⁴⁾ van vliegtuigen, waarvan circa 90% klein vliegverkeer betreft. Dat betekent gemiddeld per dag 56 bewegingen.
- Er mag alle dagen gevlogen worden tussen 6.00u en 23.00u, maar op een beperkt aantal dagen (12x) van afgeweken worden.
- Daarnaast wordt er ruimte geboden voor het vliegen met zweefvliegtuigen.



**Het onderdeel middengebied wijzigt beleidsmatig niet ten opzichte van de Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente uit 2010*

Afbeelding 4: samenvatting voorkeursvariant

⁴ Een vliegbeweging is een start of landing.

2 DE ECONOMIE VAN TWENTE

In dit hoofdstuk wordt de beoogde ontwikkeling van de luchthaven gepositioneerd in het geheel van de economische ontwikkeling van Twente. De provincie streeft naar een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie. De regio Twente zet in op een verdere specialisatie op de HTSM/AMM sector.

2.1 Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente

De regio Twente kampt al jaren met hogere werkloosheidscijfers dan andere regio's. Ook zal er in Twente op termijn sprake zijn van regionale bevolkingsdaling (bron: Primos 2013). Deze problematiek vraagt om extra aandacht. Door het creëren van hoogwaardige werkgelegenheid in de regio kan de kennis worden vastgehouden die de onderwijsinstellingen Universiteit Twente en Saxion genereren.

Stand van zaken

Als we kijken naar de leeftijdsopbouw, zien we dat Twente vergeleken met heel Nederland meer ouderen telt, maar ook meer jongeren. De grijze druk -de verhouding tussen het aantal personen van 65 jaar of ouder en de 20 tot 65 jarigen- ligt in Twente op 32% en landelijk op 30%. De groene druk is de verhouding tussen het aantal 0 tot 20 jarigen en het aantal 20 tot 65 jarigen. Deze ligt in Twente op 41% en landelijk op 38%.

Het aantal banen lag in 2014 in Twente 2,6% lager dan in 2011. Landelijk was de daling nog sterker (-2,9%). In een aantal sectoren doet Twente het beter dan Nederland, zoals in de sector zakelijke dienstverlening, consumentendiensten en distributie. In de sectoren die in Twente relatief sterker zijn vertegenwoordigd zoals bouw en industrie, is er juist een flink verlies van werkgelegenheid sinds het begin van de economische crisis in 2009. Ten opzichte van 2013 is de werkgelegenheid in 2014 in Twente in vijf van de zeven sectoren gedaald. De prognose is dat de werkgelegenheidsafname de komende jaren aanhoudt.

HTSM is juist één van de sterke punten van Twente. In Twente werken in 2014 relatief meer mensen in deze sector dan in Nederland (Twente 10,0% en Nederland 6,6%) en het aantal banen ontwikkelt zich in deze sector ook positiever dan landelijk. Hetzelfde geldt voor de topsector Chemie. In de afgelopen jaren zijn steeds bedrijven uit Twente in de MKB Innovatie Top 100 en in de Deloitte Fast 50 te vinden. Ook beschikt de regio over een behoorlijk aantal zgn. 'gazelle'-bedrijven (snelgroeiende ondernemingen, waarbij de omzetgroei minimaal 20% is over een periode van 3 jaar). Opvallend hierbij is het grote aantal bedrijven dat op het gebied van ICT actief is. Verder zijn de sectoren zorg en technische handel belangrijk voor de regio.

Het aantal spin offs van de Universiteit Twente en Saxion is in de afgelopen 10 jaar sterk gegroeid. In Twente zijn tot en met 2013 bijna 10.000 personen werkzaam in spin offs van de UT en Saxion, waarbij vooral hbo spin offs met 6.846 arbeidsplaatsen voor deze ontwikkeling verantwoordelijk zijn. Meer dan de helft van alle spin-offs van de UT en Saxion is in 2013 in de bedrijfssectoren ICT en advies & onderzoek actief en meer dan de helft van deze spin-offs is in de regio Twente gevestigd.

Type bedrijvigheid

De economie van de regio wordt gekenmerkt door een grote vertegenwoordiging van industriële bedrijvigheid. Dit zijn voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen, maar in het gebied zijn ook diverse grote industriële bedrijven gevestigd, zoals Koninklijke Ten Cate, Thales, Siemens en Stork. De tendens is echter dat ook in Twente het aandeel van de werkgelegenheid in de industriële bedrijvigheid zal afnemen en het aandeel in de commerciële en niet-commerciële dienstverlening geleidelijk zal toenemen. Vergeleken met het landelijke gemiddelde blijft de industriële sector in Twente bovengemiddeld vertegenwoordigd. Deze industriële werkgelegenheid blijft op termijn alleen voor de regio behouden als de bedrijven in staat zijn te concurreren op de wereldmarkt. Vernieuwing van producten, processen en markten is voor deze bedrijven daarom essentieel. De voorwaarden daarvoor zijn gunstig. Twente vormt een van de belangrijkste kennis- en innovatieclusters van Nederland. De kwaliteiten van het natuurlijke en culturele woon- en recreatielandschap van Twente versterken verder de reeds gunstige bedrijfsomgeving. Twente kent een hoogwaardig en groen investeringsklimaat met een intermediaire ligging op de as tussen de economische kerngebieden de Randstad en de Duitse corridor Hannover-Berlijn. Kennis- en innovatieclusters in de regio bieden belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe (internationale) bedrijvigheid en productiviteitsontwikkeling. Vernieuwende dwarsverbanden tussen ICT, materialen, mechatronica & industriële toelevering (*smart industry*), de bouwsector en de logistieke sector vormen belangrijke economische krachten.

Betekenis advies Commissie Wientjes

De Commissie Wientjes bracht in 2014 niet alleen advies uit over het luchthaventerrein, maar het advies voorzag ook in een ontwikkelingsperspectief voor de regio Twente als geheel. Dit betekent dat dit advies niet alleen de gemeente Enschede betreft, maar alle gemeenten in Twente.

Technologisch gezien is Twente met name gespecialiseerd in productie van hightech en complexe systemen en materialen (HTSM-AMM). Op dat vlak is er nog veel groei mogelijk richting diverse eindmarkten. Twente beschikt in deze sectoren over een aantal internationaal actieve bedrijven en over een relevante kennisbasis bij universiteit en hogeschool.

Ondanks de op zich gunstige kenmerken van de regio moet worden geconstateerd dat de economie van Twente nog kwetsbaar is. De mogelijkheden om werkgelegenheid voor laag- en hoogopgeleiden vast te houden c.q. te creëren zijn schaars en de kansen die er zijn moeten waar mogelijk worden benut. De specialisatie op de AMM/HTSM sector en het benutten van groeipotenties draagt daarin bij. En voor de ontwikkeling van economie en werkgelegenheid in Twente is de beoogde ontwikkeling van het gebied van de luchthaven een belangrijke factor. Deze ontwikkeling is een concrete mogelijkheid tot het realiseren van hoogwaardige directe en indirecte werkgelegenheid. Voor het aantrekken van nieuwe, internationale bedrijven is de aanwezigheid van een luchthaven een extra vestigingsfactor.

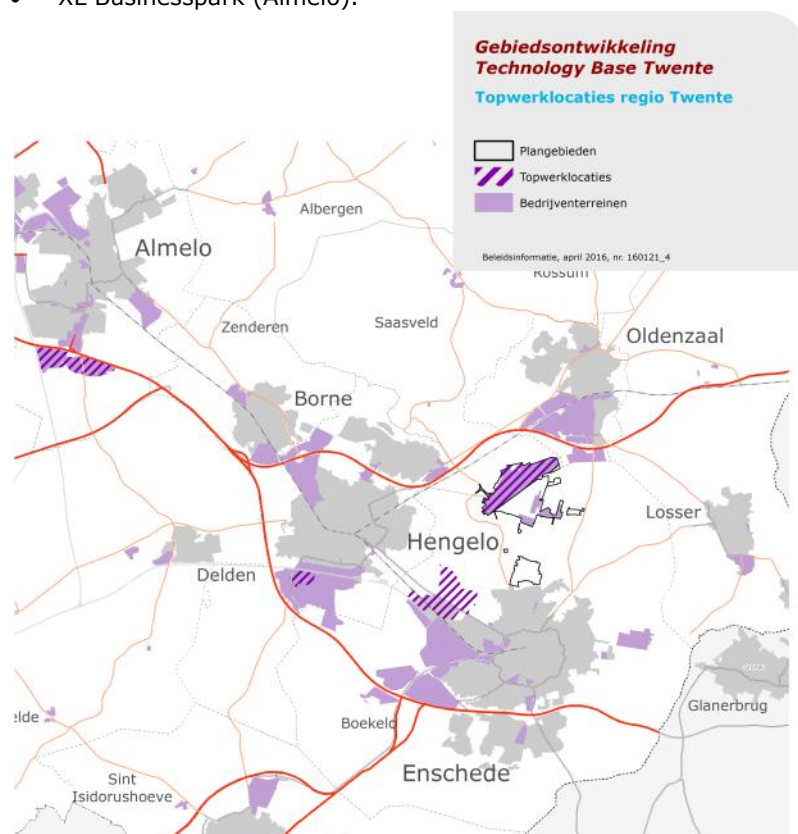
2.2 Toplocaties en aansluiting op de HTSM-AMM Topsector

Het aantrekken en langer vasthouden van hoger opgeleiden vormt een van de belangrijkste uitdagingen voor Twente als kenniseconomie. Met de Gebiedsagenda Twente werken provincie, regio en Twentse gemeenten aan de kwaliteiten van een internationaal toonaangevende kennisregio.

Topwerklocaties

In Twente zijn door Provinciale Staten vier topwerklocaties geselecteerd die gelieerd zijn aan Hightech Systems & Materials en (grootschalige) Logistiek (zie kaartje 4):

- Kennispark Twente (innovatiecampus bij de Universiteit Twente);
- High Systems Park Twente (Thales campus Hengelo);
- TecBase Twente (bij Luchthaven Twente);
- XL Businesspark (Almelo).



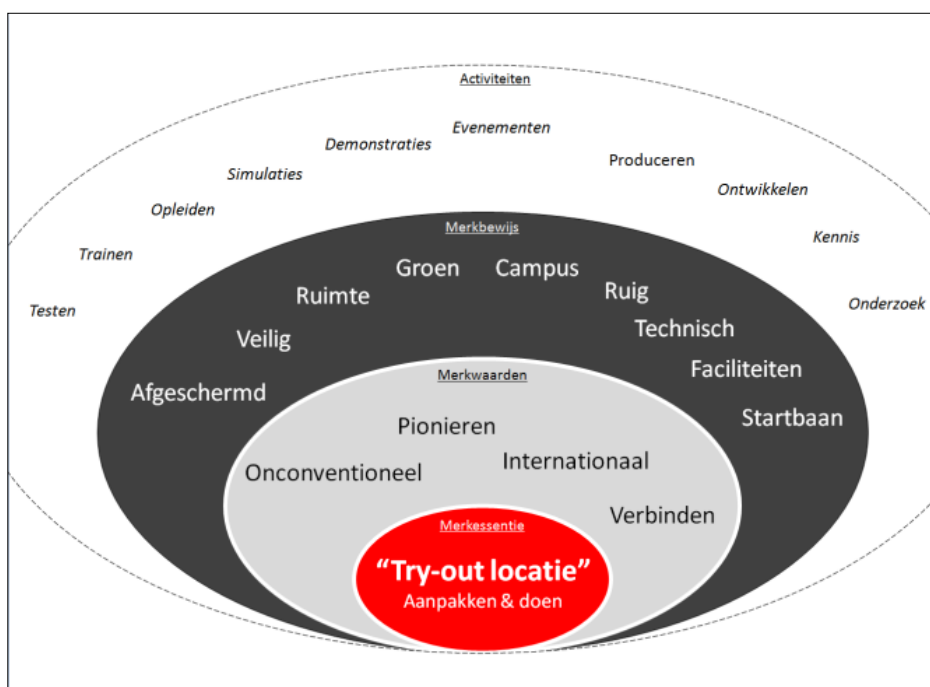
Kaart 4: Topwerklocaties in Twente

Topwerklocaties zijn werklocaties met bijzondere vestigingscondities voor bedrijven die zich richten op een (inter)nationaal verzorgingsgebied en die een stuwende functie hebben voor de regionale economie. De provincie zet in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende Topwerklocaties. De meeste bedrijvigheid kan goed uit de voeten op de bestaande bedrijventerreinen bij steden en dorpen. Er is echter ook vraag uit de markt naar 'toplocaties' waar door de overheden een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling met topsectorbedrijven en universiteit/kennisinstelling (samenwerking overheid, ondernemers, onderwijs (zgn. Triple Helix)). Deze terreinen kennen een scherp profiel en segmentering. Het aanwijzen van topwerklocaties leidt tot focus en daardoor tot investeringen van de markt. Met het advies van de commissie Wientjes is begin 2015 ingezet op een aanvullend pakket van maatregelen.

De Toplocaties mogen onderling niet concurrerend zijn en hebben daarom ieder een eigen onderscheidend profiel. Verder is er een Topteam ingesteld dat adviezen geeft over een programmatische aanpak (roadmap) en bijbehorende investeringen voor de specialisatie op HTSM-AMM voor heel Twente en de voormalige Luchtmachtbasis in het bijzonder.

Profiel Topwerklocatie TecBase Twente

Op de Technology Base staat pionieren centraal en wordt bedrijvigheid beoogd die zich richt op het ontwikkelen, testen, demonstreren en produceren van innovatieve producten. De voormalige luchthaven is een ruige plek met historische gebouwen in een groene omgeving, met een unieke lange start-/landingsbaan. Dat maakt het voor ondernemers een prachtige locatie om te pionieren, uit te proberen en te vernieuwen en zij krijgen de ruimte om hier ideeën te onderzoeken, producten te testen en systemen te valideren voor ze de markt op gaan. Voor een groot deel gaat het om bedrijvigheid in de sector Advanced Materials en Manufacturing (AMM). In deze sector worden producten gecreëerd met moderne productietechnieken, bestaande uit geavanceerde materialen voor de ontwikkeling van nieuwe 'slimme' componenten en systemen. De Technology Base biedt de ruimte voor proeffabricage. De start- en landingsbaan is daarbij een unieke faciliteit en kan gebruikt worden door luchthavengebonden bedrijvigheid. Ook de hightech AMM-bedrijven hebben baat bij de luchthaven. Een relatief kleine luchthaven wordt gerealiseerd met een beperkte luchthavenfunctie voor zakelijk en recreatief vliegverkeer en vliegverkeer voor onderhoud en vliegtuigontmanteling. Binnen dit concept van testen en demonstreren past ook de sector Safety en Security, waar ook grote aantallen mensen getraind en opgeleid kunnen worden. De Twente Safety Campus (TSC) is een toonaangevend veiligheidscentrum, dat nu al jaarlijks tussen de 5000 en 7000 mensen traint op rampscenario's op de voormalige luchthaven. Het is bovendien de ideale locatie om allerlei soorten drones te testen op bijvoorbeeld veiligheid, sensoren en nieuwe systemen en/of materialen. Deze markt is sterk in ontwikkeling en biedt ook kansen voor de versterking van de regionale economie.



Afbeelding 5: profiel TecBase Twente

Het programma Innovatiedriehoek (vanaf 2012 ruim € 90 miljoen) is een lopend programma vanuit de provincie Overijssel. De programmatische aanpak richt zich op investeringen in infrastructurele ontsluiting, werklocaties en op het stimuleren van kennisintensieve bedrijvigheid rondom Luchthaven Twente, Kennispark/UT in Enschede en Hart van Zuid in Hengelo. Doel is het versterken van de sociaaleconomische structuur en ontwikkeling van Twente. Met het programma is een beweging in gang gezet richting de Toplocaties. Het programma Technology Base Twente bouwt voort op deze beweging. Het advies van de commissie Wientjes gaf daar de aanleiding toe en dit is verder uitgewerkt in het plan van aanpak voor de implementatie van het advies van Wientjes. Vier Toplocaties in Twente zijn vervolgens aangewezen door de Provinciale Staten van Overijssel (PS/2015/853). Het lopende programma Innovatiedriehoek is sindsdien onderdeel geworden van het programma Technology Base Twente.

Het programma Innovatiedriehoek Twente levert een bijdrage aan het realiseren van een aantrekkelijk, internationaal georiënteerd vestigingsklimaat voor de innovatieve maakindustrie. De programmatische aanpak richt zich op het bewerkstelligen van een maximale synergie tussen de projecten. Kern van de aanpak is dat de afzonderlijke projecten zich binnen het eigen profiel in hun eigen tempo blijven ontwikkelen.

Een duurzame inbedding van deze nieuwe bedrijvigheid in de regio vraagt ook om ruimtelijke ontwikkeling die moet zorgdragen voor een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. In Twente zijn er drie majeure projecten die bijdragen aan deze doelstelling; Kennispark Twente, Hart van Zuid/Centraal Station Twente/HTSP en gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving (zie kaart 5). Deze projecten kennen hun eigen ontwikkelpaden, maar kunnen niet los van elkaar worden gezien. De projecten kennen ieder hun eigen profiel en eigen dynamiek. Door een samenhangende programmatische aanpak op een aantal specifieke punten zoals profilering, acquisitie en programmering worden deze projecten echter in hun kracht versterkt.

Door deze programmatische aanpak worden de individuele projecten versterkt. Dit wordt mede bereikt door consequente keuzes te maken. De faciliteiten moeten daar worden ontwikkeld waar ze de grootste waarde toevoegen aan het profiel van het gebied. Dit houdt bijvoorbeeld in dat faciliteiten voor congressen en hospitality worden gerealiseerd in Hart van Zuid en niet bij luchthaven Twente of Kennispark Twente.

De Innovatiedriehoek is van belang voor de hele regio Twente. Het is het kerngebied waar de regio inzet op de ontwikkeling van haar innovatieve kenniseconomie. Dit betekent niet dat de innovatieve bedrijvigheid exclusief aan de Innovatiedriehoek is voorbehouden. Maar het is wel het gebied waar de innovatieve kracht zit; het werkt als katalysator voor de kenniseconomie. Vanuit deze invulling is - gebaseerd op de ideeën van de commissie Wientjes - het concept van de topwerklocaties ontstaan, waarbij drie van de vier topwerklocaties deel uitmaken van het gebied van de Innovatiedriehoek. De Innovatiedriehoek hangt onlosmakelijk samen met het bieden van een aantrekkelijke groene leefomgeving, met een goed woonaanbod in de directe nabijheid van interessante (grootstedelijke) voorzieningen. De bedrijven en hun werknemers willen immers naast een goed vestigingsmilieu voor het bedrijf ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving voor de werknemers. En dat biedt Twente.

Het is dan ook voor de Innovatiedriehoek van belang dat het 'hele pakket van Twente' klopt en versterkt wordt. De programmatische aanpak kan dan ook niet los worden gezien van programma's gericht op het creëren van een aantrekkelijk woonaanbod, het versterken van de groene leefomgeving door onder andere 'De Groene Poort' en het bieden van aantrekkelijke toeristische en recreatieve voorzieningen..

2.4 Werkgelegenheidseffecten

Het voornaamste doel voor de ontwikkeling van de Technology Base is het creëren van meer werkgelegenheid en versterking van de economie in Twente. Er is onderzoek gedaan naar de potentiële werkgelegenheidseffecten van de ontwikkeling, indien de luchthavengerelateerde activiteiten worden uitgebreid met activiteiten op het gebied van AMM-HTSM.

In het onderzoek is uitgegaan van de netto werkgelegenheidseffecten die direct en indirect worden toegevoegd. Direct betekent de nieuwe banen die gerealiseerd worden op het terrein zelf, en indirect betekent de banen die als gevolg van de activiteiten elders worden gerealiseerd, zoals extra banen bij

toeleveranciers, schoonmaak, catering, e.d. Op basis van het onderzoek wordt een werkgelegenheidseffect verwacht tussen de 1000 en 1400 fte., zie verder hoofdstuk 6.

2.5 Conclusie

Het advies van de commissie Wientjes betreft niet enkel het luchthaventerrein, maar voorziet in een breder perspectief voor de regio Twente als geheel. Dit bredere perspectief gaat over de regionale specialisatie op de sector Advanced Materials and Manufacturing en Toplocaties, waarbinnen de voormalige militaire luchtmachtbasis wordt omgevormd tot dé Technology Base. Hier richt het programma Technology Base Twente zich op. De beoogde ontwikkeling van het gebied van de luchthaven Twente tot de Technology Base levert daarbij een specifieke en unieke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid en de ontwikkeling van de bedrijvigheid. De Technology Base is een van de vier Toplocaties in Twente. De gebiedsontwikkeling geeft een extra impuls aan een goed woon-, leef- en werkklimaat voor de gehele regio Twente. Het lopende programma Innovatiedriehoek sluit hierbij aan. Zij versterkt de ontwikkelingsmogelijkheden voor grootstedelijke voorzieningen en innovatieve bedrijvigheid in de regio.

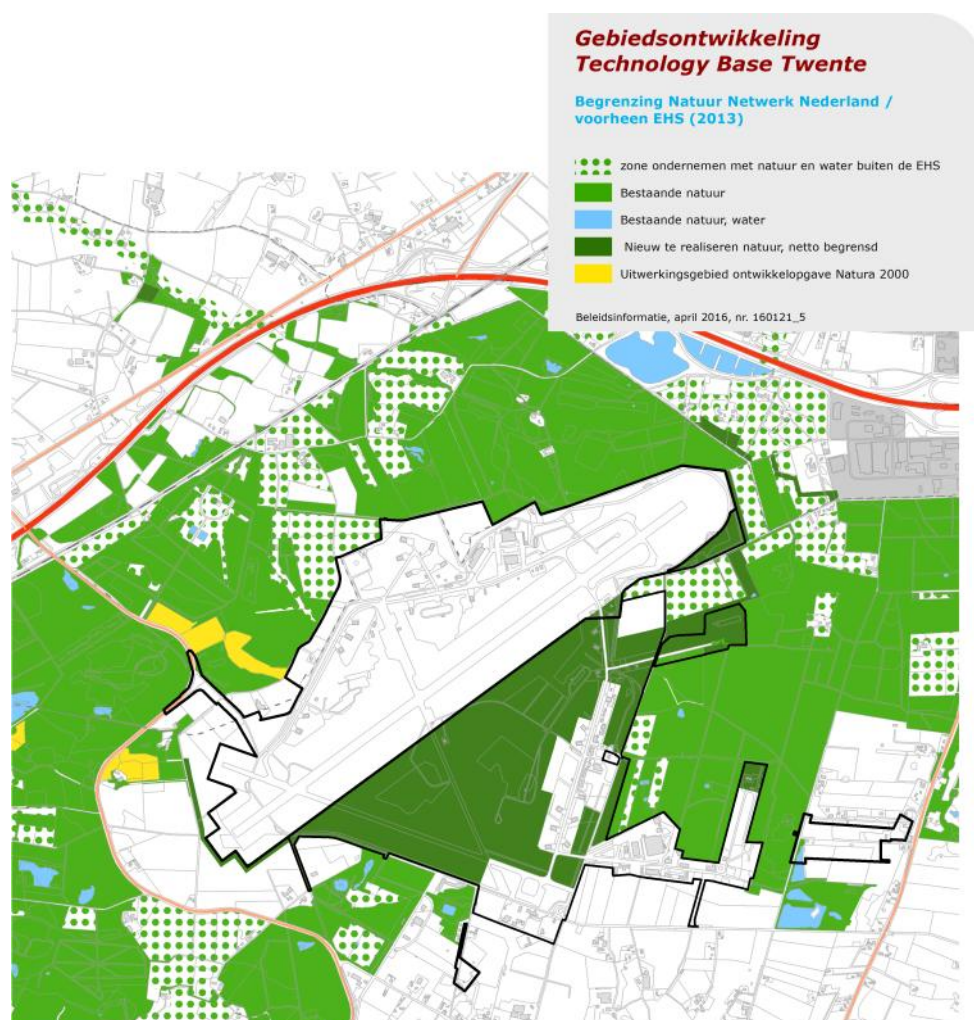
3 OVERIGE RUIMTELIJK ASPECTEN

In deze gebiedsvisie staat de ontwikkeling van de bedrijvigheid centraal. In hoofdstuk 2 is daarom uitvoerig aandacht besteed aan de economische aspecten in relatie tot de beoogde ontwikkeling. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de overige aspecten. Dit kan kort omdat de besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden bij het vaststellen van de ruimtelijke visie van 2010. Per onderwerp wordt kort de kern aangehaald en de stand van zaken.

3.1 Zone Ondernemen met Natuur en Water

Het doel van de zone 'Ondernemen met Natuur & Water', waarvan het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen de EHS) onderdeel vormt, is de ontwikkeling van een samenhangend netwerk van gebieden met natuurkwaliteit, water en landschappelijke kwaliteit. Deze zone bestaat uit het NNN, de gebieden waar water de bepalende functie is (het watersysteem van brongebieden tot hoofdsysteem) en (landbouw)-gebieden waar ruimte is voor ontwikkeling van economische dragers. De gebiedsontwikkeling luchthaven Twente draagt bij aan de versterking van het NNN door toevoeging van ruim 137 ha. natuurgebied.

Bij de actualisatie van de Omgevingsvisie in 2013 is de begrenzing van de zone Ondernemen met Natuur & Water en daarbinnen, die van het NNN vastgesteld. Op kaartje 6 is de begrenzing weergegeven.



Kaart 6: begrenzing zone Ondernemen met Natuur en Water (Omgevingsvisie 2013)

De natuurkwaliteit in het NNN zal bestaan uit een afwisseling van natuurlijke beken en de daarbij behorende schraalgraslanden, (lokaal) natte heide, bloemrijk grasland en bos. De oorspronkelijke waterhuishouding van het NNN-gebied wordt hersteld, hierdoor zal kwelwater -afkomstig van de Lonnekerberg- dat tot nu toe versneld werd afgevangen door de intensieve drainage op de luchthaven

weer in het maaiveld kunnen komen. Het water wordt hierdoor langer vastgehouden en grondwaterafhankelijke vegetaties kunnen zich weer herstellen. Inmiddels is de 137,4 ha. nieuwe natuur van het NNN ten zuidoosten van de luchthaven gerealiseerd. Daarbovenop zijn twee beeksystemen hersteld. Aan de noordoost kant is de Jufferenbeek heringericht en aangesloten op het NNN op de luchthaven. Daarmee is invulling gegeven aan bovenstaande doelen. De herinrichting van de Blankenbellingsbeek aan de zuidwest kant van het NNN op de luchthaven, die de nieuwe natuur verbindt met het Lonnekermeer, wordt uitgevoerd in 2017.

Beheer en toegankelijkheid

De gekozen inrichtingvariant gaat uit van een NNN, gecombineerd met extensieve vormen van recreatie. Bij de inrichting is veel aandacht besteed aan het jarenlange gebruik als militaire luchthaven. Via het cultuurhistorisch beleevingspad kunnen bezoekers hier kennis van nemen. Op deze wijze wordt het gebied voor omwonenden en andere bezoekers eenvoudig en vrij toegankelijk en is het daarmee niet alleen een impuls voor de vrijetijdseconomie. Om zowel de toegankelijkheid als de beoogde hoge natuurkwaliteit te kunnen garanderen is het nodig om het eigendom en beheer van dit gebied samen met de aanliggende natuurgebieden op de Lonnekerberg en de landgoederen bij Driene en het Holthuis goed op elkaar af te stemmen.

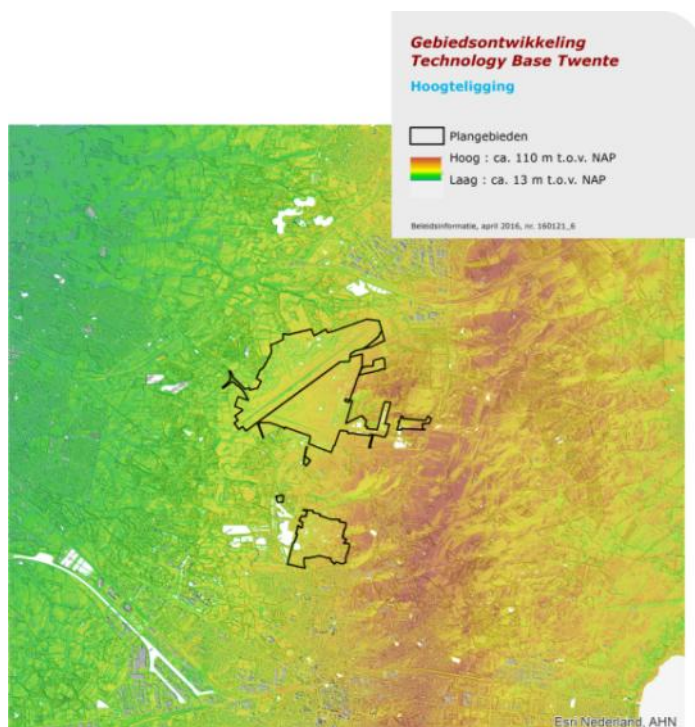
Waarborg uitvoering

De opname in het NNN betekent dat overeenkomstig de omgevingsverordening in het gemeentelijke Bestemmingsplan een planologisch regime wordt opgenomen dat is gericht op ontwikkeling en bescherming van het NNN. De bestaande natuur (zie kaartje 6) is opgenomen in bestemmingsplannen buitengebied van de gemeenten Enschede. Voor de nieuw te realiseren natuur (netto begrensd, zie kaartje 6) zal dit in 2016 gebeuren.

Ook buiten de EHS zijn bos en natuurgebieden aanwezig die bijdragen aan de essentiële gebiedskenmerken. Ook die gebieden hebben inmiddels een adequate bestemming gekregen gericht op behoud en ontwikkelingsmogelijkheden.

3.2 Water

Het gebied van de luchthaven Twente ligt op de westelijke flank van de stuwwal Oldenzaal. De ontwikkeling van de vliegbasis heeft in het verleden geleid tot ingrijpende veranderingen van het watersysteem. Diverse beken die het terrein in oost-westelijke richting doorsneden zijn als het ware doorgeknipt. Een groot deel van het terrein is verhard, waarbij een deel van de waterlopen is gedempt.



Afbeelding 6: hoogteligging omgeving TecBase Twente

Op het terrein van de luchthaven komen geen waterlopen voor die zijn aangewezen als KRW-waterlichaam (Kaderrichtlijn Water). Wel kent het gebied enkele zogenaamde waardevolle kleine wateren: de Jufferenbeek en de Hesbeek. Deze bovenlopen zijn belangrijk als voedingsbron van de benedenstrooms gelegen waterlichamen en hebben een bijzonder ecologische kwaliteit.

Uitwerking waterbeleid voor de gebiedsontwikkeling

De gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente en omgeving moet leiden tot een veerkrachtiger en meer natuurlijk watersysteem. Dit is geheel in lijn met de doelstellingen van de Omgevingsvisie. Aan de noordoost kant is de Jufferenbeek heringericht en aangesloten op het NNN op de luchthaven. De herinrichting van de Blankenbellingsbeek aan de zuidwest kant van het NNN op de luchthaven, die de nieuwe natuur verbindt met het Lonnekermeer, wordt uitgevoerd in 2017. In het nieuw te realiseren NNN op het luchthaventerrein is de drainage opgeheven waardoor de oorspronkelijke grondwatersituatie zich kan herstellen en water langer in het gebied wordt vastgehouden.

De beoogde uitbreiding van het bebouwde gebied aan de noordzijde van de landingsbaan zal in ieder geval waterneutraal moeten worden uitgevoerd. Hemelwater moet worden afgekoppeld en een eventuele uitbreiding van drainage zal gepaard moeten gaan met aanleg van retentievoorzieningen om te voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd.

De gebiedsontwikkeling biedt kansen om meer te doen aan wateropvang, door ook bij bestaande bebouwing af te koppelen en water te laten infiltreren in de bodem. Dit kan goed gecombineerd worden met groene elementen. Binnen het gebied zo veel mogelijk zorgen voor voeding van het grondwatersysteem komt ook de kwelstroming naar het Lonnekermeer ten goede.

Grondwaterbescherming en woningbouw

In het gebied Zuidkamp is/wordt extensieve woningbouw gerealiseerd. Het gebied ligt volledig in het intrekgebied van de drinkwaterwinning Enschede-Weerseloseweg en voor ongeveer de helft in het grondwaterbeschermingsgebied. In het gebied Overmaat is/wordt een beperkte aanpassing van de reeds aanwezige woonfunctie gerealiseerd. Dit gebied ligt geheel in het grondwaterbeschermingsgebied van de winning Enschede-Weerseloseweg.

De drinkwaterwinning Enschede-Weerseloseweg is oktober 2013 definitief beëindigd. Na oktober 2013 zijn de grondwaterstanden nog twee jaar gemeten om de effecten van de beëindiging op de grondwaterstanden in de omgeving te kunnen bepalen. Ook zijn door gemeente, waterschap en Vitens maatregelen genomen om wateroverlast als gevolg van beëindiging van de winning te voorkomen. Hierbij gaat het om aanleg van drainage en afvoer van water via de waterbekkens op het voormalige waterwingebied. In het tweede kwartaal van 2016 is de eindevaluatie van de stopzetting van de drinkwaterwinning gereed. Daarna kan Vitens de winvergunning inleveren bij de provincie. Na inlevering van de winvergunning kan het grondwaterbeschermingsbeleid voor dit gebied (waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied, intrekgebied) door de provincie vervallen. Tot dat moment is dit beleid van toepassing.

3.3 Mobiliteit

Goede verbindingen zijn van essentieel belang voor de economische groei en de gebiedsontwikkeling van het plangebied.

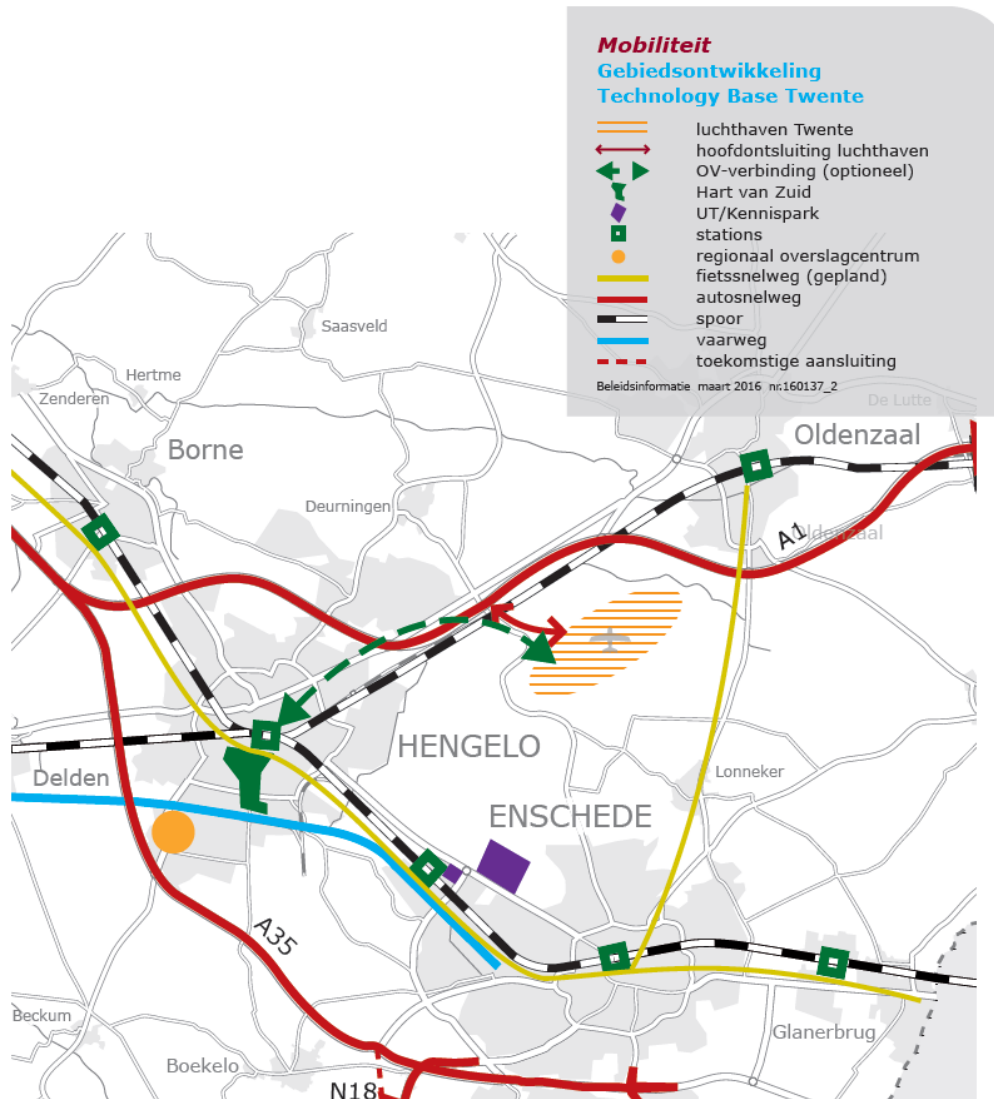
Strategische ligging

In de directe omgeving van het plangebied is de verdere ontwikkeling van de Innovatiedriehoek (en de A-1 zone) van groot belang. Het gaat om de samenhangende ontwikkeling van het Kennispark Twente, Hart van Zuid/Centraal Station Twente en de gebiedsontwikkeling TecBase Twente. Deze opgaven vragen om een daarop toegesneden ontsluitingsstructuur. Het plangebied is strategisch gelegen langs de hoofdinfrastructuur voor autoverkeer en openbaar vervoer. De Berlijnlijn verbindt treinreizigers vanuit de Randstad via Overijssel met Duitsland. De A1 en de A35 verbinden het wegverkeer vanuit de Randstad en Gelderland via Overijssel naar Duitsland.

Drie gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur) verbinden kernen, bedrijventerreinen en gebieden met bovenlokale verkeersbewegingen in en rond het plangebied met de hoofdinfrastructuur:

- aan de noordzijde verbindt de Hengelosestraat (N342) het plangebied met de A1 zone;
- aan de westzijde ontsluit de Vliegvelddstraat-Weerseloseweg (N737) Enschede-Noord;
- aan de oostzijde verbindt de Oldenzaalsestraat (N733) Lonneker en Enschede-West.

Het gebied aan de zuidzijde van de luchthaven wordt ontsloten met vier lanen die aantakken op de oostelijke en westelijke gebiedsontsluitingswegen. Het gaat om de Oude Deventerweg, de Snellenweg, de Vergertweg, de Vliegveldstraat en de doorgaande Braakweg.



Kaart 7: Mobiliteit: belangrijke verbindingen

Verkeersontwikkeling

De autonome verkeersontwikkeling leidt in de toekomst tot bereikbaarheidsproblemen op de drie gebiedsontsluitingswegen van en naar het plangebied. Ook zonder gebiedsontwikkeling zijn (kruispunt)maatregelen nodig voor een vlotte verkeersafwikkeling.

Autoverkeer

Goede bereikbaarheid van het gebied van de luchthaven en overige functies door een adequate noordelijke ontsluiting is van essentieel belang voor de gewenste economische ontwikkeling. De verkeersintensieve functies worden aan de noordzijde van het plangebied ontsloten over de Vliegveldstraat (N737), zie kaartje 9 paragraaf 3.4. Een directe aansluiting op de A1 kan op termijn wenselijk zijn. De noodzaak om deze ambitie te realiseren dient te zijner tijd wel goed onderbouwd te worden.

De centrale oprijlaan ten noordwesten van de landingsbaan verbindt de Vliegveldstraat (N737) met de noordkant van het plangebied. Het huidige profiel van de Vliegveldstraat (N737) wordt stapsgewijs aangepast en afgestemd op de intensiteiten en de beoogde functie van hoofdontsluiting.

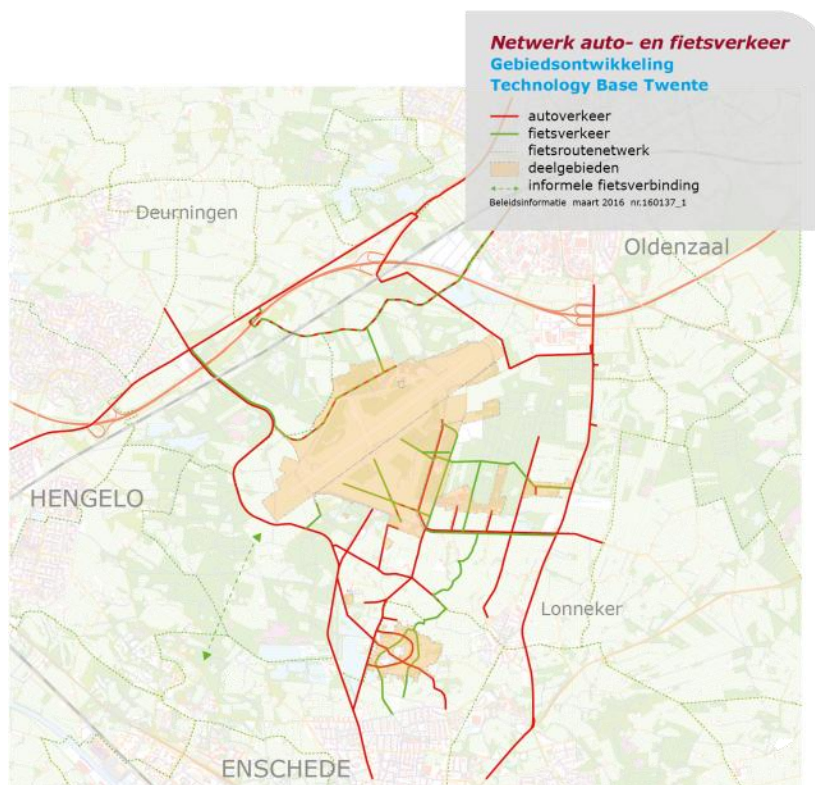
De extensieve programma's gericht op kwaliteit van landschap en verblijf in het zuidoosten van het plangebied worden ontsloten vanaf de Oldenzaalsestraat (N733) en de Oude Deventerweg.

Openbaar vervoer

Als er een ontsluiting via openbaar vervoer overwogen wordt, dan is de bus de beste optie. Op dit moment zijn er echter nog te weinig bedrijven in het plangebied aanwezig om een busontsluiting te kunnen realiseren. De komende jaren kan op basis van de ontwikkeling van het aantal bedrijven, medewerkers, hun woonplaats en opleidingsniveau bekeken worden of er voldoende vraag is voor een busverbinding.

Fiets

Langs de Vliegveldstraat-Weerseloseweg (N737) verbindt een hoogwaardig en vrijliggend fietspad het plangebied met de omgeving. Wegen met een verkeersfunctie worden waar nodig voorzien van vlotte en veilige fietsvoorzieningen. De uitvoeringsvorm, fietsstrook of vrijliggend fietspad, wordt afgestemd op de intensiteiten van het autoverkeer, bijvoorbeeld langs de Oude Deventerweg.



Kaart 8: Netwerk auto- en fietsverkeer

Een fijnmazig en open netwerk van langzame verkeersroutes creëert nieuwe mogelijkheden voor utilitair en recreatief gebruik. Met een aantal strategisch gekozen nieuwe verbindingen wordt het bereik van (recreatieve) fietsroutes aanzienlijk vergroot en is het gebied aan alle kanten goed verankerd in het regionale fietsroutenetwerk. De geïsoleerde ligging van het zuidelijke plangebied wordt hiermee doorbroken.

Inpassing

De ontsluitingsstructuur is afgestemd op het ruimtegebruik in de dynamische en luwe delen van het plangebied. De ontsluiting voegt zich zoveel mogelijk naar bestaande wegen voor een zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het minimaliseren van extra infrastructuur door groene gebieden. De ontsluitingsstructuur wordt vorm gegeven met specifieke aandacht voor het NNN (voorheen EHS) en robuuste ecologische verbindingzone door het plangebied. Met de inpassing van infrastructuur willen we de ruimtelijke kwaliteit versterken, in het bijzonder bij de stads- en dorpsranden. Aandachtspunt daarbij is het in stand houden en verbeteren van kruisingen met fiets- en wandelroutes. Het streven naar samenhang tussen weg en omgeving wordt bij de inpassing verbonden aan de gebiedskenmerken en de principes van Duurzaam veilig en kosteneffectiviteit.

3.4 Landelijk wonen en werken

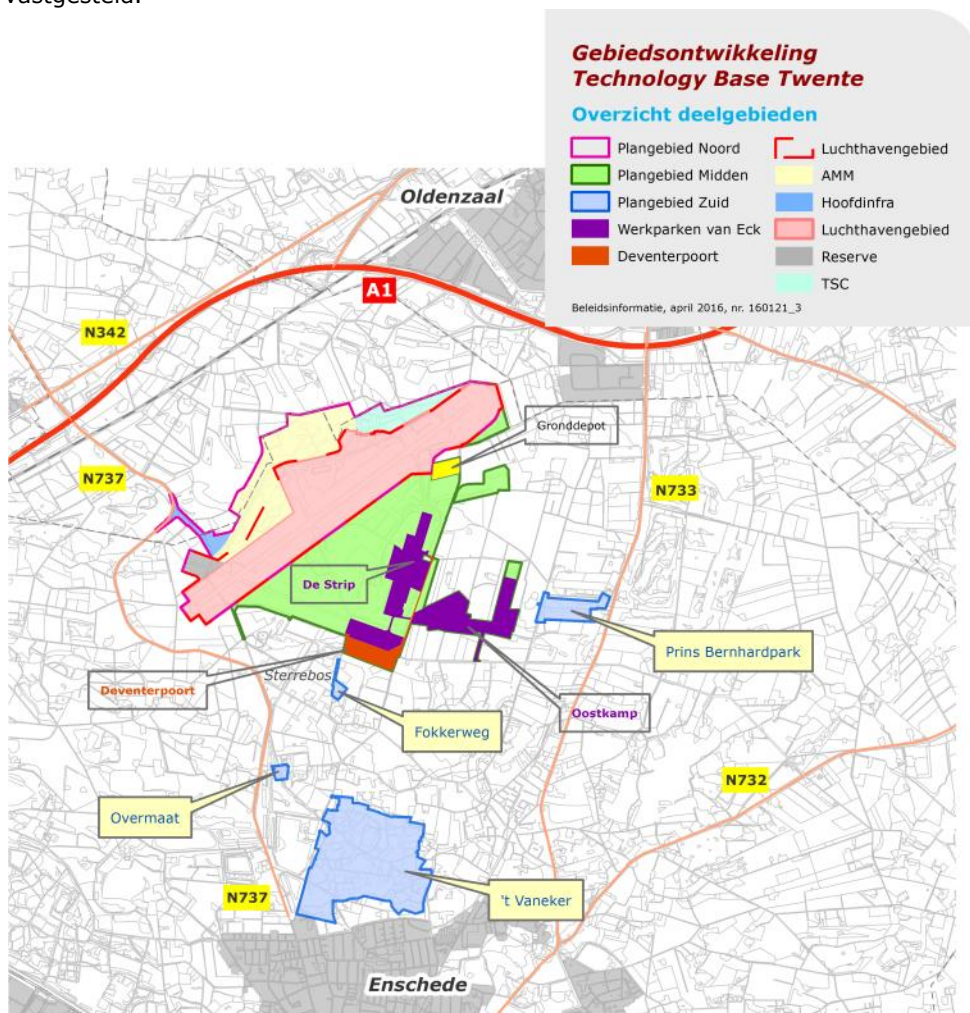
Op diverse plekken rond de voormalige vliegbasis is in de loop van de tijd bebouwing ontstaan ten dienste van de militaire functie van het vliegveld. De bebouwing is deels karakteristiek en zelfs van monumentale waarde en daarom het behouden waard. Er is ook sprake van bebouwingspatronen met cultuurhistorische waarde, omdat ze de geschiedenis van de luchthaven laten zien. Voor deze bebouwing is het belangrijk een nieuwe, passende functie te zoeken, die het mogelijk maakt om deze cultuurhistorische waarden te behouden en waar mogelijk te versterken.

Zuidkamp/ 't Vaneker

Het deelgebied Zuidkamp vormt de kern van het nieuw te realiseren woongebied 't Vaneker. Het behoud van inpasbare cultuurhistorische waarden en het hoogwaardige landschap vormen belangrijke randvoorwaarden. Het doel is woningen in het hoge segment toe te voegen, waar het aanbod nu te beperkt is. Daarmee wordt bijgedragen aan versterking van de economische structuur. In 2014 is voor het gehele woongebied 't Vaneker een bestemmingsplan vastgesteld.

Prins Bernhardkamp

Op dit moment staan er nog 4 woningen, maar in het verleden was hier meer bebouwing aanwezig. Het patroon kan hersteld worden door het toevoegen van een aantal nieuwe woningen. Eveneens voor het hogere segment. In juli 2015 is door de gemeente Enschede voor dit gebied een bestemmingsplan vastgesteld.



Kaart 9: overzicht woon- en werkgebieden

Overmaat

Er staan voormalige bunkers die de verschijningsvorm van woningen hebben en nu als zodanig worden gebruikt. Het karakter van de villa die oorspronkelijk in een parkachtige setting met vijverpartijen is gebouwd, kan versterkt worden door de huidige aanbouwen te vervangen door bebouwing in de vorm van flankerende bebouwing. In 2013 is door de gemeente Enschede voor dit gebied een bestemmingsplan vastgesteld.

Fokkerweg

Het gebied Fokkerweg heeft de bestemming woongebied. Hier komen maximaal 15 woningen met een specifiek karakter. In 2013 is door de raad van Enschede voor dit gebied een bestemmingsplan vastgesteld.

Werkparken: De Strip, Oostkamp, Deventerpoort

Dit gebied is nog volop in ontwikkeling. In Oostkamp-Oost dient gestreefd te worden naar behoud van de karakteristieke bunkers. Oostkamp-West laat een beperkte verdichting toe in de vorm van bedrijfsgebouwen. Binnen de Strip zijn er alleen verdichtingsmogelijkheden in het middengebied. Daarbij wordt uitgegaan van het toevoegen van ongeveer 10.000 m² bedrijfsoppervlak.

In 2012 is door het ADT een ontwikkelingsplan opgesteld voor genoemde werkparken. In 2014 is door de gemeente Enschede een omgevingsvergunning verleend voor het gebruik van Hal -11 (Oostkamp-West) voor evenementen.

In 2015 is door de gemeente Enschede een omgevingsvergunning verleend voor de Strip voor het gebruik van de aanwezige bebouwing en terreinen voor activiteiten op het gebied van automotive, innovatieve bedrijvigheid en beperkt recreatief gebruik met ondersteunende en ondergeschikte horeca. De gemeente Enschede bereidt nu een omgevingsplan voor voor het gehele deelgebied Midden, waar deze werkparken onderdeel van uitmaken. Voor de Strip en Oostkamp wordt een organische ontwikkeling voorgestaan.

De gemeente Enschede heeft aangegeven dat bovenbeschreven woningbouwontwikkelingen deel uit maken van hun programmering in het kader van de woningbouwafspraken zoals deze 2016 zijn overeengekomen.

4 RUIMTELIJK KADER

4.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Overijssel schetst de visie van de provincie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie is een bestuurlijk document dat formeel alleen de provincie bindt. De onderdelen, die ook andere overheden moeten binden, zijn juridisch geborgd in de Omgevingsverordening.

De visie vormt echter wel een kader waar gemeenten bij hun ruimtelijk beleid (structuurvisies en bestemmingsplannen) vanuit zorgvuldigheid en motivering rekening mee dienen te houden.

In de vigerende Omgevingsvisie van 2009 ⁵⁾ is de volgende tekst opgenomen over het gebied van de luchthaven Twente:

"Voor de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente en omgeving is een breed opgezet onderzoek gestart. Daarbij onderzoeken we zowel opties met een burgerluchthaven als opties waarin deze plaats maakt voor andere maatschappelijke functies. De doelstelling is het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente. De unieke en centrale ligging in Twente in combinatie met de specifieke kenmerken van het gebied vragen om een ontwikkeling die meerwaarde heeft voor de hele regio. Samen met de regio -onderzoeken we verdere kansen van een samenhangende ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling luchthaven, Kennispark en Hart van Zuid/Centraal Station Twente/WTC."

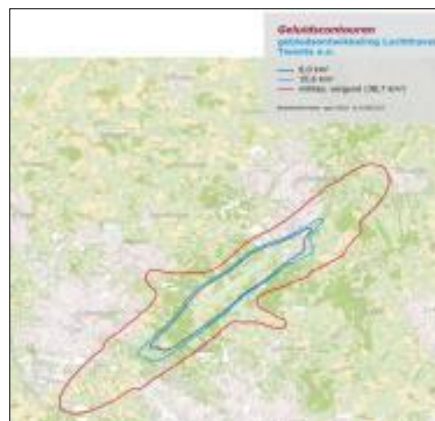
Deze tekst is ruim geformuleerd. Nadere invulling van het gebied moet nog plaatsvinden. De beoogde invulling zoals beschreven in hoofdstuk 1 past binnen dit ruime kader.

4.2. Ruimtelijke visie 2010

Eind 2009 kozen PS samen met de gemeente Enschede voor een gebiedsontwikkeling met een commerciële burgerluchthaven op het terrein van de luchtmachtbasis. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken stelden PS op 16 juni 2010 de "Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving" vast als nadere uitwerking van de Omgevingsvisie 2009. De ruimtelijke visie had daarmee dezelfde status als de Omgevingsvisie.



Kaart 10: ontwikkelingsperspectief (Omgevingsvisie 08-10-2014)



Kaart 11: geluidscontour ruimtelijke visie 2010

De visie van 2010 omvatte de volgende ruimtelijke invulling (zie kaartje 10 met uitsnede uit ontwikkelingsperspectievenkaart Omgevingsvisie 2013):

- ten noordoosten van de start- en landingsbaan (roze gebied) een plek voor bedrijvigheid voor:
 - realiseren en exploiteren van een luchthaven (gebouwen en bijbehorende infrastructuur)
 - luchthaven gebonden bedrijvigheid met een maximum van 60 ha en 20ha netto bebouwing.

⁵ Er wordt inmiddels gewerkt aan herziening van de Omgevingsvisie. Voor het gebruik van de luchthaven is de volgende concepttekst opgesteld:

Luchtvaart:

Het voormalige militaire vliegveld Twente biedt na de voorziene herontwikkeling ruimte aan luchtvaart ten behoeve van luchthavengebonden bedrijvigheid, Business Aviation en General Aviation. In het luchthavenbesluit wordt de toegestane milieugebruiksruimte en de ruimtelijke inpassing van het vliegveld in zijn omgeving vastgesteld. In het luchthavenbesluit worden ook de benodigde in- en uitvliegrichtingen vanaf de luchthaven aangegeven. Deze in- en uitvliegrichtingen én een strook aan weerszijden moeten obstakelvrij blijven.

- direct aangrenzend aan het gebied met bedrijvigheid een overgangszone (lichtblauwe) voor ondersteunende functie voor de luchthaven zoals parkeren en/of leisure.
- ten zuidoosten van de start en landingsbaan (groene gebied) realisatie van de Groene Omgeving. Dat betreft EHS, gecombineerd met extensieve vormen van recreatie.
- binnen het plangebied is ruimte voor landelijk wonen.

In de visie werd de verwachting uitgesproken dat het qua vliegbewegingen zou gaan om “niet meer dan in totaal gemiddeld 15 tot 30 aankomende en vertrekkende vluchten per dag”. Daarnaast bleef op grond van Rijksbeleid militair medegebruik mogelijk. Er zouden geen nachtvluchten (van 23.00u – 6.00u) plaatsvinden. Bij deze invulling “behoorde” een geluidscontour van 8 km² met een buffer tot 10,6 km² (zie kaartje 11).

4.3 Verschil beoogde ontwikkeling met visie van 2010

De beoogde ontwikkeling zoals opgenomen in hoofdstuk 1 betreft de invulling van deelgebied Noord. Van de ontwikkeling tot commerciële burgerluchthaven wordt nu afgezien. De luchthavenvoorzieningen worden louter ingezet voor privé- en zakelijk vliegverkeer.

In de visie van 2010 werd uitgegaan van 15 – 30 aankomende en vertrekkende vluchten per dag (pag. 13 visie 2010) voor passagiersvervoer en vracht. Daarnaast was ruimte voor 15.000 General Aviation bewegingen. Totaal betreft dat dan 70 - 100 vliegbewegingen per dag, waarvan 40 - 60% grotere vliegtuigen. De beoogde ontwikkeling in deze visie gaat uit van circa 56 vliegbewegingen per dag, waarvan meer dan 90% klein vliegverkeer zal zijn. Dat zal de geluidsbelasting fors beperken (zie hoofdstuk 5).

De beoogde bedrijvigheid verschuift van alleen luchtvaartgerelateerde mede naar bedrijvigheid met de focus op Advanced Materials and Manufacturing (AMM) en Security. De visie van 2010 laat alleen luchthavengerelateerde bedrijvigheid toe. Vandaar dat een herziening nodig is.

De ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de start- en landingsbaan blijft zoals besloten bij de ruimtelijke visie van 2010, zie daarvoor paragraaf 3.4.

4.4 Kaders stellen en doorwerking naar bestemmingsplannen

De provincie stelt vanuit haar rollen als regionale belangenbehartiger en regisseur op bovenlokaal niveau kaders voor gebiedsontwikkelingen. Deze gebiedsvisie bevat deze kaders voor de ontwikkeling van het gebied van de luchthaven Twente.

Er is voor gekozen om deze gebiedsvisie vast te stellen als uitwerking van de Omgevingsvisie, om duidelijk te maken dat het algemene beleid van de Omgevingsvisie van toepassing blijft.

Concreet betekent het voorgaande dat niet op ‘perceelniveau’ invulling wordt gegeven aan het beleid. De uiteindelijke concretisering van de plannen moet plaatsvinden in de op te stellen bestemmingsplannen van de gemeenten Enschede en de gemeente Dinkelland (een klein deel van deelgebied Noord ligt in deze gemeente, zie kaart 10 de delen boven de gele lijn (gemeente grens)).

Benadrukt wordt dat deze gebiedsvisie naar zijn aard alleen een zelfbindend karakter heeft. Dit neemt niet weg dat er wel degelijk sprake is van provinciale sturing, ondermeer doordat er diverse onderwerpen uit de Omgevingsverordening relevant zijn voor de ontwikkeling van het gebied.

Daarnaast is de praktijk dat gemeenten bij het opstellen van structuurvisies en bestemmingsplannen vanwege zorgvuldigheid en motivering rekening houden met de Omgevingsvisie.

4.5 Luchthavenbesluit

Om een burgerluchthaven van regionale betekenis te kunnen exploiteren is op grond van de Wet Luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Een dergelijk besluit dient bij verordening te worden vastgesteld door Provinciale Staten.

Een luchthavenbesluit bevat bepalingen over het luchtverkeer en de ruimtelijke indeling van het gebied op en rond de luchthaven. In het besluit staan de aanduiding van het luchthavengebied en de bestemmingen die daarin gelden. De regels binnen het luchthavengebied beperken zich tot het aanwijzen van de gronden bestemd voor de start- en landingsbanen.

Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de gebieden met ruimtelijke beperkingen buiten het luchthavengebied als gevolg van geluidbelasting, externe veiligheidsrisico en vliegveiligheid. Bij dit

laatste gaat het om bouwhoogten in de nabijheid van de luchthaven en vogelaantrekkende bestemmingen en gronden.

Op het luchthaventerrein ligt nu nog een militaire aanwijzing van Rijksweg. Het militair gebruik is gestaakt in 2007. Het huidige vliegverkeer vindt plaats op grond van een ontheffing op basis van de Luchtvaartwet. Op grond van het Koninklijk Besluit van 6 juli 2015 is de provincie na 1 november 2016 het bevoegd gezag in het kader van de Wet Luchtvaart. Een luchthavenbesluit zal nu door de provincie moeten worden vastgesteld. Na 1 november 2016 verliest de luchthaven zijn militaire status, doordat eerdergenoemde militaire aanwijzing vervalt. Tegelijkertijd en afgestemd met deze gebiedsvisie is daarom een ontwerp-luchthavenbesluit voorbereid.

Ruimtelijke gevolgen luchthavenbesluit Twente Airport

Bij vaststelling van het luchthavenbesluit worden –naast regels over het vliegen– ook diverse contouren vastgelegd, die te maken hebben met externe veiligheid, geluidhinder, veiligheidsgebieden en hoogtebeperkingen in verband met het vliegverkeer, beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkend(e) bestemmingen en grondgebruik en een laserstraalvrij gebied. De omvang van deze gebieden en contouren wordt berekend voor de milieueffectrapportage. De belangrijkste contouren zijn die voor externe veiligheid en geluid. Het bevoegd gezag besluit welke ruimtelijke ontwikkelingen binnen de contouren nog wel en niet zijn toegestaan. De uitkomsten staan in hoofdstuk 5 en hoofdstuk 7.

Gevolgen van het luchthavenbesluit voor gemeentelijke plannen

Op grond van de Wet luchtvaart dienen de gemeenten het luchthavengebied en de beperkingengebieden alsmede de beperkingen, die daarin gelden, binnen een jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit in hun bestemmingsplan of omgevingsplan op te nemen.

4.6 Ladder van duurzame verstedelijking

De ladder van duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 door het Rijk als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten zodat de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

De ladder bevat 3 stappen van motivering bij stedelijke ontwikkelingen:

- de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- in die behoefte kan al dan niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De provincie Overijssel stuurt met haar Omgevingsverordening al sinds 2009 eveneens op zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, via het hanteren van de SER-ladder. Deze SER-ladder verplicht om bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling eerst na te gaan of daarvoor binnen bestaand bebouwd gebied ruimte gevonden of gemaakt kan worden, voordat medewerking verleend mag worden aan nieuw ruimtebeslag op de Groene omgeving.

In de Omgevingsverordening is de regionale afstemming geregeld in de artikelen die gaan over wonen, bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel. In de komende Revisie Omgevingsvisie wordt de verhouding tussen de landelijke Ladder voor Duurzame verstedelijking en de invulling die Overijssel daaraan geeft in de Omgevingsverordening nader toegelicht. Daarbij wordt wel aangetekend dat het Rijk van plan is om de formulering van de Ladder voor Duurzame verstedelijking aan te passen, omdat de jurisprudentie daaraan een invulling geeft die niet door de wetgever is bedoeld.

De beoogde ontwikkeling voegt extra hectares bedrijventerrein toe, die niet direct luchthavengebonden zijn. Dit vereist goede motivering gezien de provinciale Omgevingsverordening (SER-ladder) en de landelijke ladder van duurzame verstedelijking. Zie hiervoor paragraaf 4.8: Afwegingen.

4.7 MER-plicht

Om te zorgen voor een helder en inzichtelijk afwegingskader is door de initiatiefnemer (ADT) in overleg met provincie en gemeenten besloten om één MER op te stellen voor alle te nemen besluiten. De provincie is in deze één van de bevoegde gezagen.

Het doel van de MER-procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de beoogde gebiedsontwikkeling. Het milieueffectrapport wordt samen met de ontwerpbesluiten voor inspraak gepubliceerd.

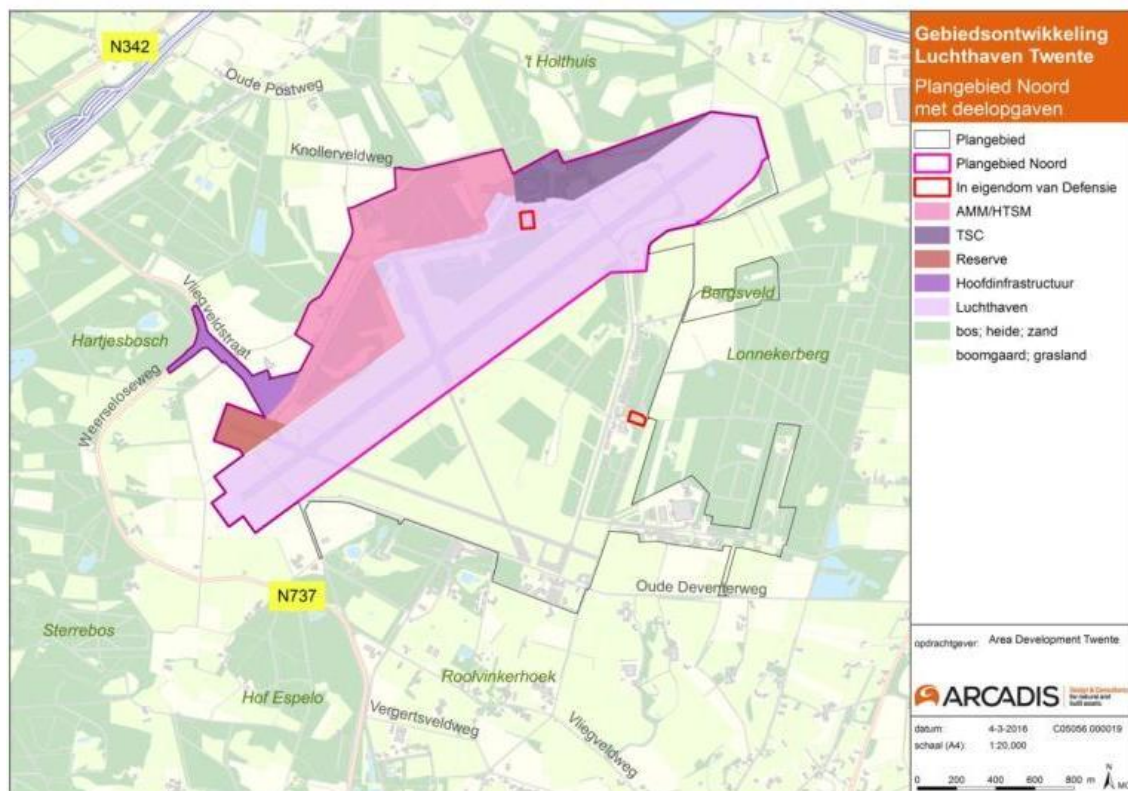
In deelgebied Noord gaat het om 3 MER-plichtige activiteiten:

- herontwikkeling luchthavengebied met vliegfunctie;
- aanleg, wijziging of uitbreiding van een industriegebied van 75 ha of meer. Bij het AMM/HTSM en TSC-terrein gaat het om meer dan 75 ha.
- het beproeven buiten een gesloten gebouw van motoren, reactoren of turbines. Binnen de luchthavengebonden bedrijvigheid is sprake van "proefdraaien van vliegtuigmotoren".

Daarnaast is er een MER-plicht vanuit de passende beoordeling (Natuurbeschermingswet 1998). De ontwikkeling van deelgebied Noord kan tot dusdanig meer verkeer leiden, dat effecten (uitlaatgassen en extra stikstofdepositie) op de omliggende Natura-2000 gebieden niet zijn uit te sluiten.

Omwille van zorgvuldigheid en openheid in de besluitvorming rond het plangebied worden echter de milieueffecten van alle activiteiten binnen deelgebied Noord onderzocht.

In het MER zijn alternatieven onderzocht die de bandbreedte aan mogelijke invullingen weergegeven. Het uiteindelijke voorkeursalternatief, dat de basis vormt voor de te nemen besluiten, is uiteindelijk bepaald op basis van de milieueffecten van de varianten en de gewenste economische ontwikkeling.



Kaart 12: opgaven deelgebied Noord (MER, 15 april 2016)

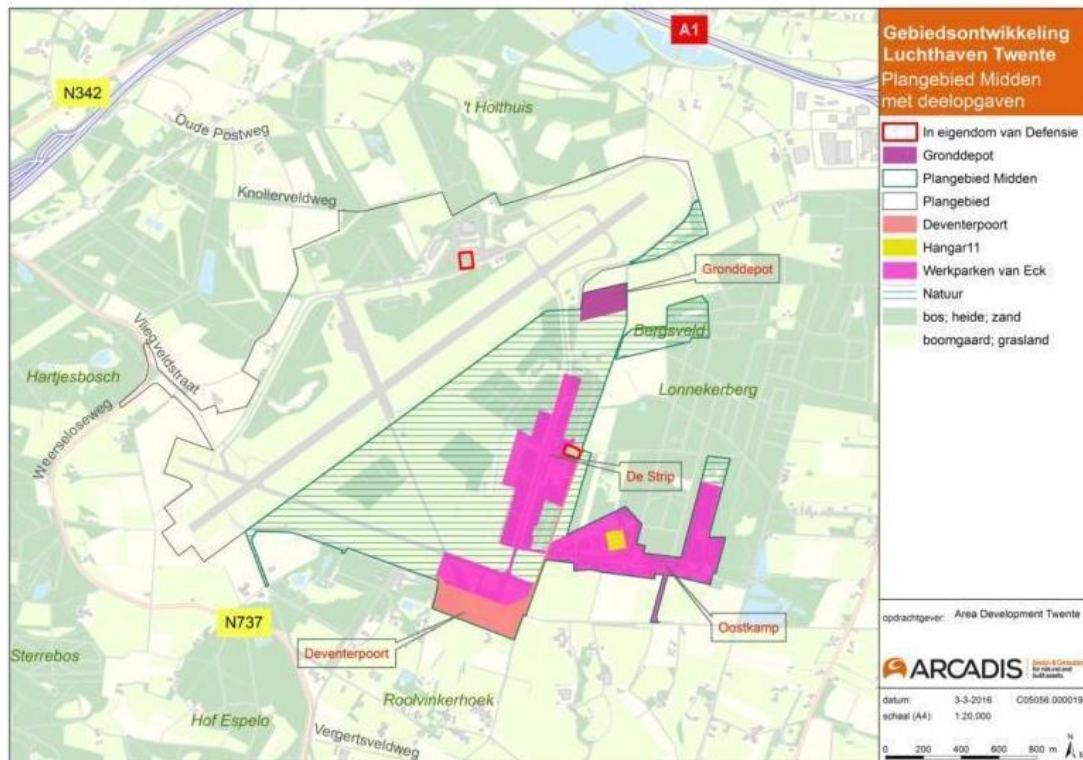
Eén MER voor gehele gebied

Voor deze gebiedsvisie ligt de focus op de ontwikkelingen in deelgebied Noord. Het voornemen was om daar een afzonderlijke MER voor te maken.

Parallel aan de besluitvorming over deelgebied Noord is echter ook de ontwikkeling van het deelgebied Midden verder gegaan. Gemeente Enschede startte een traject voor het opstellen van een omgevingsplan met bijbehorend MER voor dit gebied. Ten opzichte van de ontwikkelingen in het deelgebied Noord zijn de ontwikkelingen in het Middengebied, te weten natuurontwikkeling en

werkparken, al een stuk verder gevorderd. De inrichting van het NNN is inmiddels gereed en op 17 december 2015 opgeleverd. In april 2015 heeft de gemeenteraad van Enschede het kader van de beoogde ontwikkeling voor deelgebied Midden uitgewerkt en vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten. Deze Nota van Uitgangspunten vormt onderdeel van het MER en dient als basis voor het op te stellen bestemmingsplan voor deelgebied Midden.

Voor deelgebied Zuid zijn geen MER-plichtige activiteiten aan de orde.



Kaart 13: opgaven deelgebied Midden (MER, 15 april 2016)

Door de samenloop van beide ontwikkelingen is door bevoegde gezagen besloten om één MER te maken voor deelgebied Noord en deelgebied Midden samen, zodat de milieueffecten van beide ontwikkelingen in zijn totaliteit in beeld komen.

De MER-procedure is najaar 2015 gestart met het vaststellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) door de bevoegde gezagen. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de uitkomsten van de MER.

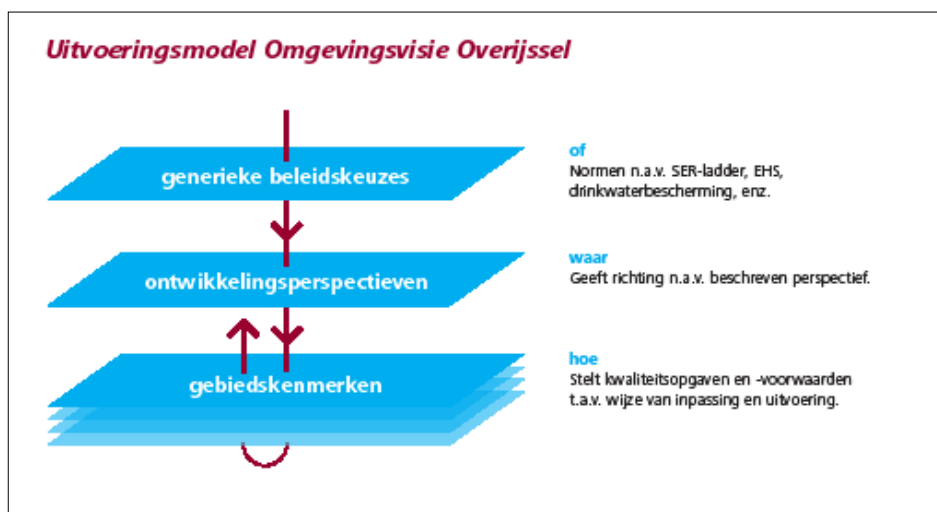
4.8 Afwegingen t.a.v. ruimtelijke inrichting / toepassing uitvoeringsmodel

In deze paragraaf wordt beoordeeld in hoeverre de beoogde ontwikkeling past in het Omgevingsbeleid en welke kaders daarvoor meegegeven moeten worden.

Het uitvoeringsmodel van de Omgevingsvisie gaat uit van een logische benadering van ruimtelijke vraagstukken. Eerst zal bepaald moeten worden of er wel een ruimtelijke opgave is, vervolgens zal nagegaan moeten worden waar de opgave - gelet op de provinciale ruimtelijke ambities - bij voorkeur een plek moeten krijgen. Als derde fase in het afwegingsproces zal nagegaan moeten worden hoe de opgave het beste kan worden ingepast.

In deze visie wordt het model alleen toegepast op de ruimtelijke inrichting, voor zover die afwijkt van de visie van 2010. Dat betreft het deelgebied Noord en dan met name de andere invulling van het bedrijfsterrein (niet meer specifiek luchthaven gebonden).

Het gewijzigd gebruik van de huidige luchthavenfaciliteiten leidt per saldo niet tot een andere ruimtelijke inrichting. De faciliteiten zijn reeds aanwezig. Op grond van de milieueffecten dient echter beoordeeld te worden of dit gewijzigd gebruik toelaatbaar is.



Afbeelding 7: uitvoeringsmodel Omgevingsvisie

4.8.1 'Of': relevante generieke beleidsuitspraken Omgevingsvisie/ Omgevingsverordening

Principes en beleidsuitspraken uit de Omgevingsvisie/Omgevingsverordening op gebied van de volgende thema's zijn relevant voor deze beoordeling:

- **Principe van concentratie van stedelijke bebouwing**

In het kader van sturen op ruimtelijke kwaliteit gaat de Omgevingsvisie ervan uit dat stedelijke opgaven zoveel mogelijk geconcentreerd worden in stedelijke netwerken. Daar mag gebouwd worden voor de bovenregionale behoefte, terwijl voor de overige kernen geldt dat alleen voor de lokale behoefte gebouwd mag worden.

De beoogde ontwikkeling qua bedrijvigheid heeft een duidelijk bovenregionaal karakter. Deze vindt plaats binnen het stedelijk netwerk: netwerkstad Twente. Daarmee wordt voldaan aan het principe van de stedelijke concentratie.

- **SER-ladder / principe van zuinig ruimtegebruik en regionale afstemming**

Een belangrijk onderdeel van de provinciale sturing op ruimtelijke kwaliteit is de toepassing van het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'. Door middel van de SER-ladder wordt de verplichting opgelegd om eerst de mogelijkheden te benutten binnen gebieden die al een stedelijke functie hebben, voordat een claim mag worden gelegd op gebieden die nu nog een groene functie hebben. In de Omgevingsverordening is ook geborgd dat over de programmering van bedrijventerreinen afstemming plaatsvindt met de buurgemeenten en de provincie op basis van een regionale bedrijventerreinvisie.

Er loopt een proces met de gemeenten om in regionaal verband vraag en aanbod beter in balans te brengen. De uitwerking hiervan door de gemeenten is voorzien voor de tweede helft van 2016. De planvorming voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente kan hier niet op wachten.

Voor de afweging in kader van SER-ladder / principe van zuinig ruimtegebruik en regionale afstemming is daarom de volgende lijn ontwikkeld.

- **Luchthavengebonden en bestaande bedrijvigheid:**

De beoogde ontwikkeling gaat over 3 typen bedrijvigheid die hier onder vallen: luchthavengebonden, safety en security, ontwikkelen en testen van drones. Luchthavengebonden bedrijvigheid omvat bedrijvigheid die functioneel aan een luchthaven gerelateerd is, waaronder:

- a. bedrijven die gerelateerd zijn aan het opstijgen en landen van luchtvaartuigen en de daarmee verbonden functies;
- b. bedrijvigheid die samenhangt met het luchttransport zelf, zoals luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleiding, logistieke dienstverleners en alle andere dienstverleners en overheidsdiensten die zich direct met het Nederlands luchtverkeer bezig houden;
- c. bedrijvigheid grotendeels ten behoeve van gebruikers van het luchttransport;
- d. bedrijvigheid door leveranciers van het luchttransport, zoals vliegtuigbouw- en/of demontagebedrijven, onderhoudsbedrijven voor vliegtuigen, onderhoudsdivisies van

luchtvaartmaatschappijen, leveranciers van luchthavensystemen voor bijvoorbeeld bagageafhandeling en security.

De safety en security activiteiten zijn al jaren gevestigd op de luchthaven en zijn voortgekomen uit de aanwezige veiligheidsvoorzieningen voor de luchtvaart (o.a. brandweer). Gezien de voorgeschiedenis en de aard van de activiteit (veel ruimte nodig) ligt vestiging elders niet voor de hand.

Het ontwikkelen en testen van drones⁶ vraagt gebruik van het luchtruim, veiligheid en bescherming van privacy. De luchthaven biedt hiervoor optimale kansen vanwege zijn inrichting. Vestiging elders valt niet te overwegen. Te meer daar het testen van drones voor een deel samenhangt met het doorontwikkelen van de safety- en security-activiteiten.

Conclusie: de genoemde 3 typen bedrijvigheid zijn zo zeer verbonden zijn met de luchthaven en bijbehorende faciliteiten, dat het niet in de rede ligt om nog de toets te doen of daarvoor binnen het bestaand stedelijk gebied ruimte te vinden is.

– Nieuwe bedrijvigheid:

De beoogde ontwikkeling voorziet ook in de vestiging van nieuwe en andersoortige bedrijvigheid. De focus ligt daarbij op de sector High Tech Systemen en Materialen (HTSM) en dan specifiek op Advanced Materials and Manufacturing (AMM). De aanwezige start- en landingsbaan en luchthavenvoorzieningen worden daarvoor gezien als een uiterst aantrekkelijke faciliteit voor deze innovatieve sector. De ruime setting in een karakteristiek landschap en een groene omgeving is daarbij een belangrijke voorwaarde als vestigingsfactor voor het genoemde type bedrijven. Daarmee zijn duidelijke motieven gegeven om deze bedrijvigheid hier te vestigen.

– Regionale programmering:

Met deze ontwikkeling worden extra hectares bedrijventerrein toegevoegd aan de bestaande voorraad, waar al sprake is van een groter aanbod dan de vraag. Het gaat hier echter om extra hectares op een nieuw terrein met een uniek profiel voor bedrijvigheid in de moderne maakindustrie dat alleen op deze plek past. In de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt dit unieke profiel aangescherpt. Over de profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, worden bestuurlijke afspraken gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Uitgaande van de bebouwingsmogelijkheden en het advies van het Kwaliteitsteam wordt een lage bebouwingsdichtheid nagestreefd van gemiddeld circa 13% teneinde een groene campus-uitstraling te creëren. Uitgaande van een bruto oppervlak van ruim 60 hectare voor het onderdeel AMM/HTSM, zou dit leiden tot een bebouwd oppervlak van circa 8 ha (de zogenaamde footprint). Naast gebouwen is er ook ruimte nodig voor parkeren, opslag enz. Dat behoort met de gebouwen tot het netto uitgeefbaar oppervlak. Er wordt van uitgegaan dat bij deze footprint een netto "uitgeefbaar" oppervlak hoort dat 2x zo groot is. Dit is gebaseerd op de verhouding op reguliere terreinen. Voor het onderdeel AMM gaat het dan om 16 ha uitgeefbaar terrein in dit noordelijke plangebied.

Met deze aanpak is voldaan aan de SER-ladder en is invulling gegeven aan de gevraagde regionale programmering.

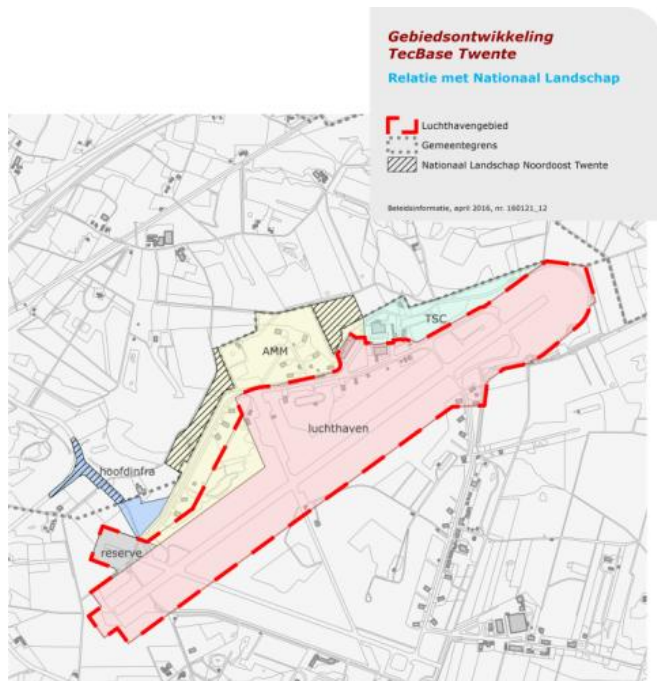
• **Nationaal Landschap Noord-Oost Twente**

Een beperkt deel van het gebied aan de noordzijde, dat beoogd is voor vestiging van AMM/HTSM bedrijvigheid, valt binnen de grenzen van het Nationaal Landschap Noord-Oost Twente (NL NOT). De begrenzing is destijds gelegd op de gemeentegrens van Dinkelland (zie kaartje 14, gearceerde gebied). Op grond van onderstaande argumenten wordt deze ontwikkeling daar acceptabel geacht.

De Omgevingsverordening schrijft voor dat alleen behoud of ontwikkeling van de kernkwaliteiten van een nationaal landschap een nieuwe ontwikkeling mogelijk maken (art. 2.6.4). De kernkwaliteit daar ter plekke betreft jonge heide- en broekontginningslandschap. Het zijn twee open gebiedjes met landbouwkundig gebruik, gelegen aan de rand van het NL NOT.

⁶ "Drones" zijn een synoniem voor Unmanned Systems (UmA) en is de verzamelnaam voor alle onbemande voertuigsystemen die op afstand bestuurd worden. Het gaat hier onder om vliegende, rijdende, lopende of varende onbemande systemen.

Het advies van de commissie Wientjes en het advies van het kwaliteitsteam vragen aandacht voor en het betrekken van de landschappelijke kwaliteiten bij de vormgeving van de nieuwe ontwikkeling (zie ook paragraaf 1.3). Daarmee wordt ingezet op behoud en ontwikkeling van de aanwezige kwaliteiten. De keuze in het Voorkeursalternatief voor een extensieve inrichting van het bedrijventerrein aan de Noordzijde (Campus inrichting) biedt goede mogelijkheden om hier vorm aan te geven. In het bestemmingsplan van de gemeente moet dit verder geborgd worden.



Kaart 14: relatie met Nationaal Landschap Noord Oost-Twente

Daarnaast legt artikel 2.1.2 van de Omgevingsverordening beperkingen op om voor een bovenregionale behoefte bedrijventerrein en andere stedelijke voorzieningen te realiseren binnen nationale landschappen. Wij constateren enerzijds dat in dit geval – gelet op de ligging en de aanwezige waarden in het betreffende gebied – er geen aanleiding is om dergelijke beperkingen op te leggen. De beoogde ontwikkelingen in het kader van de gebiedsontwikkeling Technology Base Twente leveren naar ons oordeel geen aantasting op van de kenmerken die de aanwijzing van nationaal landschap beoogt te beschermen. Anderzijds is er ons voornemen om bij de Revisie Omgevingsvisie in 2016 de Omgevingsverordening zodanig aan te passen dat er binnen nationale landschappen ruimte geboden kan worden voor ontwikkelingen met groot openbaar belang door de begrenzing aan te passen. Hierbij moet wel onderbouwd worden dat de kenmerken die de aanwijzing tot nationaal landschap beoogt te beschermen daardoor niet worden aangetast.

In de ruimtelijke visie van 2010 werd ook geconstateerd dat een beperkt deel van het gebied binnen het NL NOT lag. De bedoeling was daar parkeerterrein te vestigen. De ligging binnen het NL NOT werd niet gezien als een belemmering vanwege de beperkte waarde. In de visie van 2010 was de volgende zin opgenomen: “Bezien zal worden of te zijner tijd de begrenzing nog moet worden aangepast”.

- **Cultuurhistorie**

Voor de uitvoering van het advies van de commissie Wientjes is een Kwaliteitsteam in het leven geroepen, dat de opdracht heeft om een kader te geven voor de ruimtelijke kwaliteit van de beoogde gebiedsontwikkeling mede met het oog op het behoud van de bestaande kwaliteiten van het gebied. In paragraaf 1.3 is het gewenste kwaliteitsprofiel kort samengevat.

De provincie verwacht van de gemeente dat in de toelichting op de bestemmingsplannen duidelijk wordt gemaakt op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden en met het advies van het Kwaliteitsteam.

Het versterken van de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten van het gebied kan leiden tot een unieke werkomgeving, die de aantrekkingskracht voor bedrijven vergroot.

- Veiligheid en gezondheid

De provincie heeft in de Omgevingsvisie haar ambitie neergelegd voor een veilig en gezond leefmilieu voor mens en dier door het tegengaan van veiligheidsrisico's en extra belasting van het milieu. Het spectrum daarvan is breed en loopt uiteen van zaken als waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid tot een gezond leefmilieu met aspecten als luchtkwaliteit, geluidshinder, lichthinder en kwaliteit van bodem en grondwater.

Voor de gebiedsvisie zal een helder beeld worden gegeven van de gevolgen voor luchtkwaliteit, geluidshinder, geurhinder en externe veiligheid, op basis van de MER die is opgesteld voor de beoogde gebiedsontwikkeling. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de uitgevoerde MER.

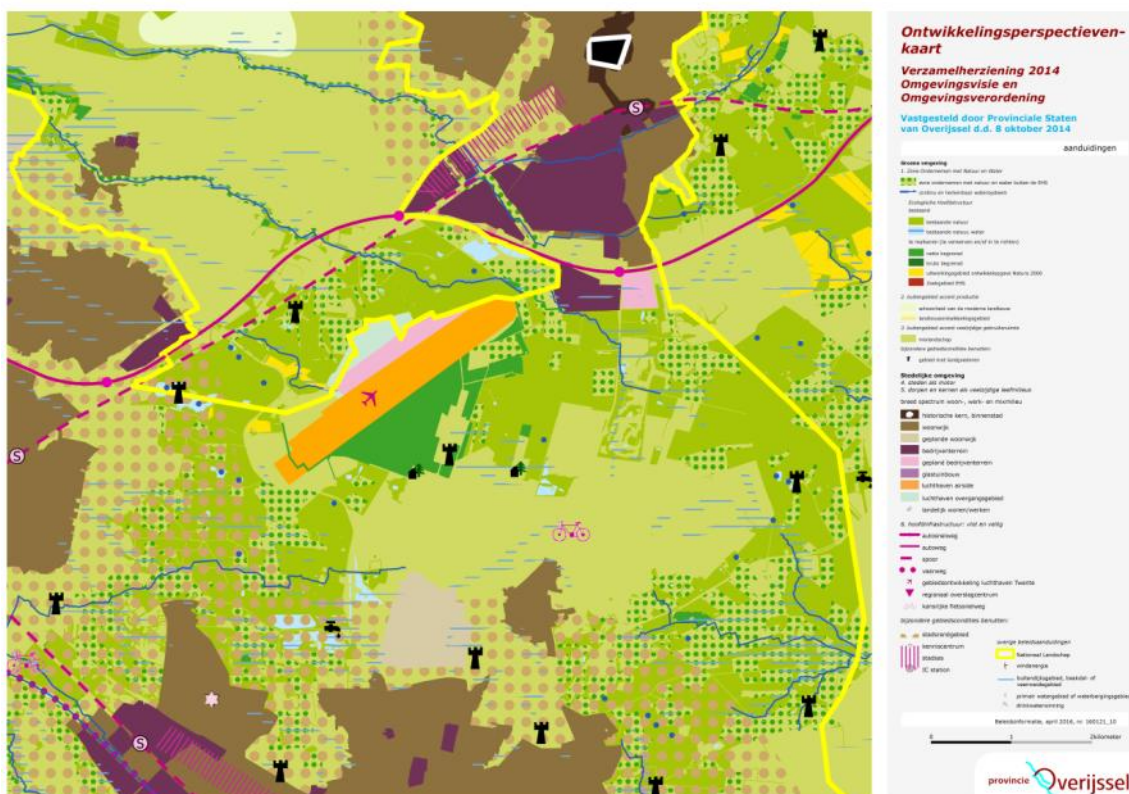
- Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving

Vertretpunt bij de KGO is dat elke ontwikkeling in de groenen omgeving “ter plekke” moet bijdragen aan het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit, dat is de basisinspanning. Indien bij grootschalige ontwikkelingen de basisinspanning niet in evenwicht is met de geboden ontwikkelruimte is er een aanvullende kwaliteitsprestatie in de omgeving nodig.

Het advies van het Kwaliteitsteam is een eerste waarborg dat aan de KGO invulling wordt gegeven. Uiteindelijk zal in het op te stellen gemeentelijke bestemmingsplannen de aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit moeten worden geborgd.

4.8.2 'Waar': Ontwikkelingsperspectieven

Het ontwikkelingsperspectief van de Omgevingsvisie voor het gebied tussen Enschede, Oldenzaal en Hengelo toont naast de luchthavenfunctie een aaneengesloten structuur van gebieden vallend binnen de zone 'ondernemen met natuur en water' met daarin uitlopers van een 'continue en herkenbaar watersysteem'. Deze zone omringt het gebied van de luchthaven. Daar omheen ligt de zone 'mixlandschap'.



Kaart 15: Ontwikkelingsperspectieven (Omgevingsvisie 2014)

- Korte karakteristiek

De provinciale ambitie voor Twente is tweeledig. Enerzijds is de ambitie om door kwalitatieve economische groei de positie van Twente als hoogwaardige, internationale kennisregio verder uit te bouwen. Anderzijds is de ambitie om het gebied te ontwikkelen als landgoed met landschappelijke, natuurlijke en recreatieve topklasse. De kwaliteit van het wonen wordt sterk verhoogd door de aanwezigheid van een uitzonderlijk mooi historisch landschappelijk gebied met publiek toegankelijke

landgoederen op 'loopafstand'. Voor zowel de ontwikkeling van het economische profiel als de verrijking in de diversiteit aan woonmilieus geldt als randvoorwaarde dat dit moet bijdragen aan de versterking van gebiedskenmerken. Een ander aandachtspunt zijn de mogelijkheden voor toerisme en recreatie.

De beoogde ontwikkeling komt aan bovengenoemde ambitie tegemoet en is dus passend in dit ontwikkelingsperspectief. Enerzijds door in te zetten op een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijvigheid en anderzijds door behoud en versterking van de aanwezige landschaps- en cultuurhistorische elementen en het verstevigen van het NNN.

4.8.3. 'Hoe': randvoorwaarden vanuit ruimtelijke kwaliteitsambities en gebiedskenmerken

De beoogde gebiedsontwikkeling moet enerzijds rekening houden met de bestaande kwaliteiten van het gebied en daarop doorbouwen, anderzijds bijdragen aan realisatie van de provinciale kwaliteitsambities voor het gebied. De eisen voortkomend uit die kwaliteiten komen hieronder aan de orde komen. Daarbij wordt de koppeling gelegd met de zeven provinciale kwaliteitsambities, die uitgewerkt zijn in de Catalogus Gebiedskenmerken.

- **Algemene ruimtelijke kwaliteitsambities**

- Brede waaier aan woon-, werk- en mixmilieus
Voor de luchthaven en omgeving wordt dit zodanig ingevuld dat huidige, overbodige bebouwing wordt getransformeerd naar woon-/werkmilieus met een kwaliteit die nu niet of onvoldoende in de regio aanwezig is en die een bijdrage leveren aan verbreding van het palet. Nieuwe ontwikkelingen dienen bij te dragen aan behoud en versterking van eigenheid en interne samenhang en aan versterking van het contrast met andere landschappen.
- Natuur als ruggengraat
Het doel is om een robuust en continu netwerk te creëren, waarin natuurlijke processen waar mogelijk weer vrij spel hebben. Realisatie van het NNN is een integrale opgave: het gaat niet alleen om het bevorderen van de biodiversiteit, maar ook om ruimtelijke continuïteit, de cultuurhistorische kwaliteiten, de belevingskwaliteit en de beleefbaarheid van de natuur. Inmiddels is de 137,4 ha nieuwe natuur van het NNN ten zuidoosten van de luchthaven gerealiseerd. Daarnaast zijn twee beeksystemen hersteld. Aan de noordoost kant is de Jufferenbeek heringericht en aangesloten op het NNN op het luchthaventerrein. Daarmee is invulling gegeven aan bovenstaande doelen. De herinrichting van de Blankenbellingsbeek aan de zuidwest kant van het NNN op de luchthaven die de nieuwe natuur verbindt met het Lonnekermeer wordt uitgevoerd in 2017.
- Zichtbaar, beleefbaar en mooi landschap
In Twente gaat het om het herstellen en completeren van de laanstructuur en het met kwaliteit ontwikkelen van de stadsranden. Ook verdient het kunnen ervaren van de Twentse stuwwalreeks aandacht. Met name de Oldenzaalse stuwwal met de Lonnekerberg. Het bekensysteem is een belangrijk kenmerk van Twente en een veerkrachtig watersysteem is een belangrijke, duurzame factor. De zichtbaarheid, toegankelijkheid, uitstraling en ruimtelijke continuïteit van het bekenstelsel op en rond het luchthavengebied kunnen aanmerkelijk worden verbeterd.
Het luchthavengebied met zijn eigen geschiedenis en gesloten karakter biedt goede aanknopingspunten om de gebiedseigen identiteit te accentueren en als merk te promoten. Landgoederen, historie, beken, het essenlandschap rond Lonneker en de nabijgelegen steden vormen hiervoor een goed vertrekpunt. Bij het realiseren van het NNN zijn ook een aantal cultuurhistorisch van belang zijnde militaire objecten getransformeerd in het landschap waarbij zij behouden blijven en een bijdrage leveren aan de beleefbaarheid van het gebied.

- **Gebiedskenmerken**

- De natuurlijke laag
Er zijn voldoende aanknopingspunten om de hydrologie en natuurlijke dynamiek van stromend water te herstellen, waarbij de natuurlijke kwaliteiten van de bronnen versterkt worden, de voet van de stuwwal natter wordt en beken opnieuw een watervoerende functie krijgen. Met de realisatie van de 137,4 ha nieuw NNN is hier uitvoering aan gegeven. In dit gebied is de oorspronkelijke waterhuishouding zoveel mogelijk hersteld.

- Het agrarisch cultuurlandschap
 Waar mogelijk, zou de drieslag van es, heide en beekdal met bebouwing op de flank van de es geaccentueerd kunnen worden. Met name in de zuidoostkant liggen hiervoor kansen. Het jonge heideontginningslandschap kenmerkt zich door dragende, vaak lineaire structuren van lanen, bosstroken en –vlakken en ingebedde landbouwgronden. Vooral de landgoederen zijn hier nu beeldbepalend. Ontwikkelingen kunnen deze ontginningstructuren en landgoedstructuren versterken, waar mogelijk de restanten van de kampjes herstellen en de aanliggende beekdalen vernatten. Daarnaast kunnen resterende heidevelden open, versterkt en vernat worden.

- De stedelijke laag
 In het hart van het gebied is, vanaf de jaren '20, het vliegveld gegroeid. Uit verschillende tijdsperiodes zijn kenmerkende structuren en gebouwen aanwezig, zoals de strip en bebouwing van de Duitse Fliegerhorst. Het vliegveld verhiel zich niet met conflicterende functies als woningbouw en heeft bijgedragen aan het onbebouwde karakter van het Lonnekerland. Samen heeft dit geleid tot een gezonde opbouw van het gebied. Nieuwe (woon)bebouwing of bedrijven zullen zich moeten voegen naar deze gezonde opbouw: dus een concentratie van dynamiek en 'stedelijke' ontwikkelingen rond infrastructuur en binnenstedelijk gebied. Daarnaast is het zaak om de landschappelijke karakteristieken te versterken rond met name de landgoederen en het essenlandschap. Nieuwe erven in het buitengebied dienen expliciet de bestaande kwaliteiten van het gebied te behouden en versterken.
 Nieuwe of aan te passen infrastructuur dient altijd onderdeel te zijn van een grotere gebiedsontwikkeling, zoveel mogelijk bestaande tracés te benutten en mede gericht te zijn op behoud en versterking van afwisselende en herkenbare uitzichten vanaf en op de weg. Kleinere wegen dienen zich te voegen naar de structuren van het aanwezige landschap.

- Lust- en leisurelaag
 Bij gebiedsontwikkeling op of nabij landgoederen staat behoud en herstel van het monumentale en historische karakter van bebouwing, tuinen, parken en het landschap voorop. Intensivering van bebouwing op landgoederen kan alleen plaatsvinden als dit tevens leidt tot een forse kwaliteitsimpuls van de groene omgeving.

Relatie met advies kwaliteitsteam

Het advies van het kwaliteitsteam bouwt voort op deze algemene afwegingen en is hier aanvullend op. Gebruik van bestaande bebouwing en aansluiten bij het kenmerkende van het Twents landschap zijn daarin terug te vinden.

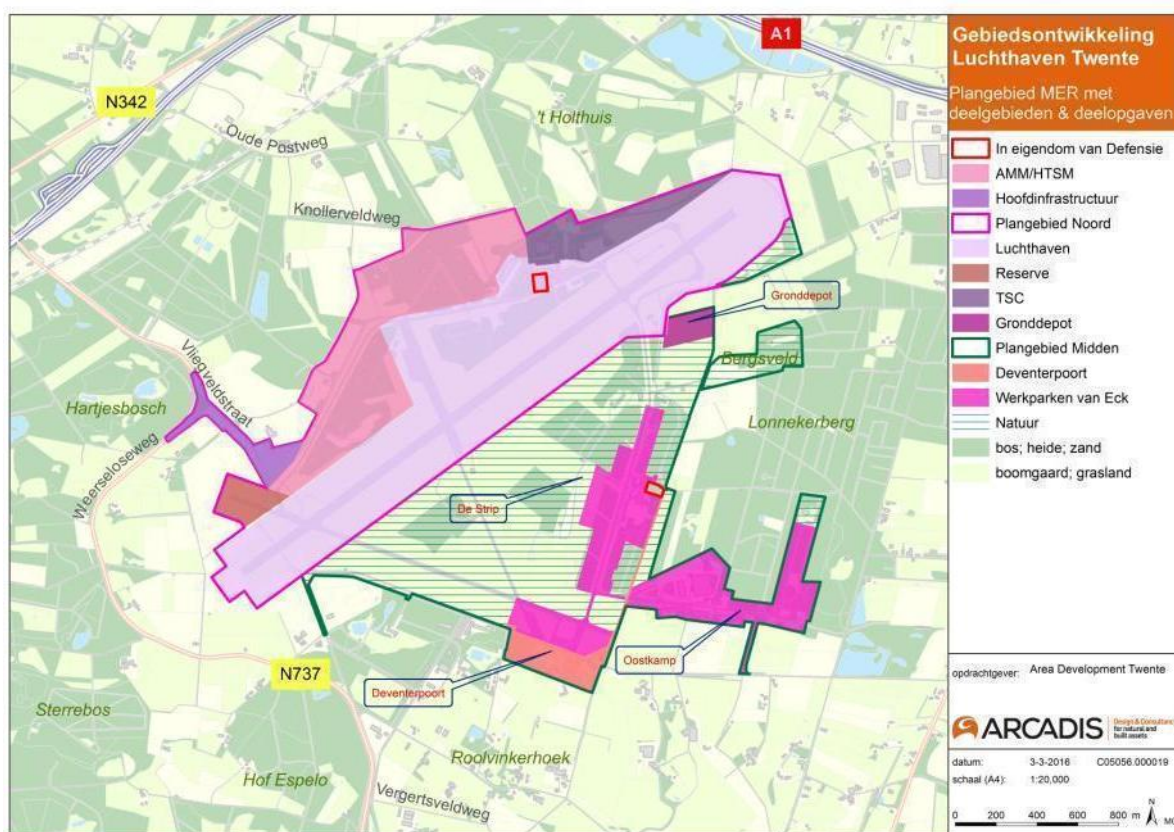
Het advies van het Kwaliteitsteam gaat verder in detail dan de afwegingen van de Omgevingsvisie, waar het adviseert over architectuur, bebouwingsdichtheid, materiaalgebruik enz. zie daarvoor paragraaf 1.3.

5 MILIEUEFFECTEN / MER

Er is voor de gebiedsontwikkeling een integrale MER gemaakt, zowel voor deelgebied Noord als voor deelgebied Midden. Voor deelgebied Zuid zijn geen MER-plichtige activiteiten aan de orde. Totaal beslaan Noord en Midden circa 431 ha. Het MER geeft inzicht in de effecten van de totale gebiedsontwikkeling. Het gaat om de volgende opgaven per gebied:

- deelgebied Noord:
 - Luchthavengebied (148 ha): met ruimte voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid en zakelijk en privé luchtverkeer (General en Business Aviation);
 - Bedrijvencluster AMM/HTSM en TSC (76 ha).
- deelgebied Midden
 - Natuurontwikkeling (137,4 ha): inrichting als onderdeel van Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen EHS);
 - Werkparken (59 ha): 3 deelgebieden (De Strip, Oostkamp en Deventerpoort) voor leisure, evenementen, (innovatieve) bedrijvigheid, parkeren.

Voor deze gebiedsvisie zijn met name de effecten als gevolg van de beoogde bedrijvigheid en het gewijzigd gebruik van de luchthaven binnen deelgebied Noord van belang. Daar zal specifiek de aandacht op gericht worden.



Kaart 16: opgaven gebiedsontwikkeling (MER 15 april 2016)

5.1 MER-plichtige activiteiten deelgebied Noord

In deelgebied Noord gaat het om 3 MER-plichtige activiteiten:

- herontwikkeling luchthavengebied met vliegfunctie;
- aanleg, wijziging of uitbreiding van een industriegebied van 75 ha of meer. Bij het AMM/HTSM- en TSC-terrein gaat het om meer dan 75 ha.
- het beproeven buiten een gesloten gebouw van motoren, reactoren of turbines. Binnen de luchthavengebonden bedrijvigheid is sprake van "proefdraaien van vliegtuigmotoren".

Daarnaast is er een MER-plicht vanuit de passende beoordeling (Natuurbeschermingswet 1998). De ontwikkeling van deelgebied Noord kan tot dusdanig meer verkeer leiden, dat effecten (uitlaatgassen en extra stikstofdepositie) op de aanwezige Natura-2000 gebieden niet zijn uit te sluiten.

5.2 Proces en status MER

Voor het noordelijk deel is het MER-proces gestart met het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze is door de provincie als bevoegd gezag in mei 2015 ter inzage gelegd en is advies gevraagd aan de commissie MER. De NRD is naar aanleiding van de adviezen aangepast en definitief gemaakt (november 2015). Voor het deelgebied Midden is medio 2012 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld door de raad van Enschede.

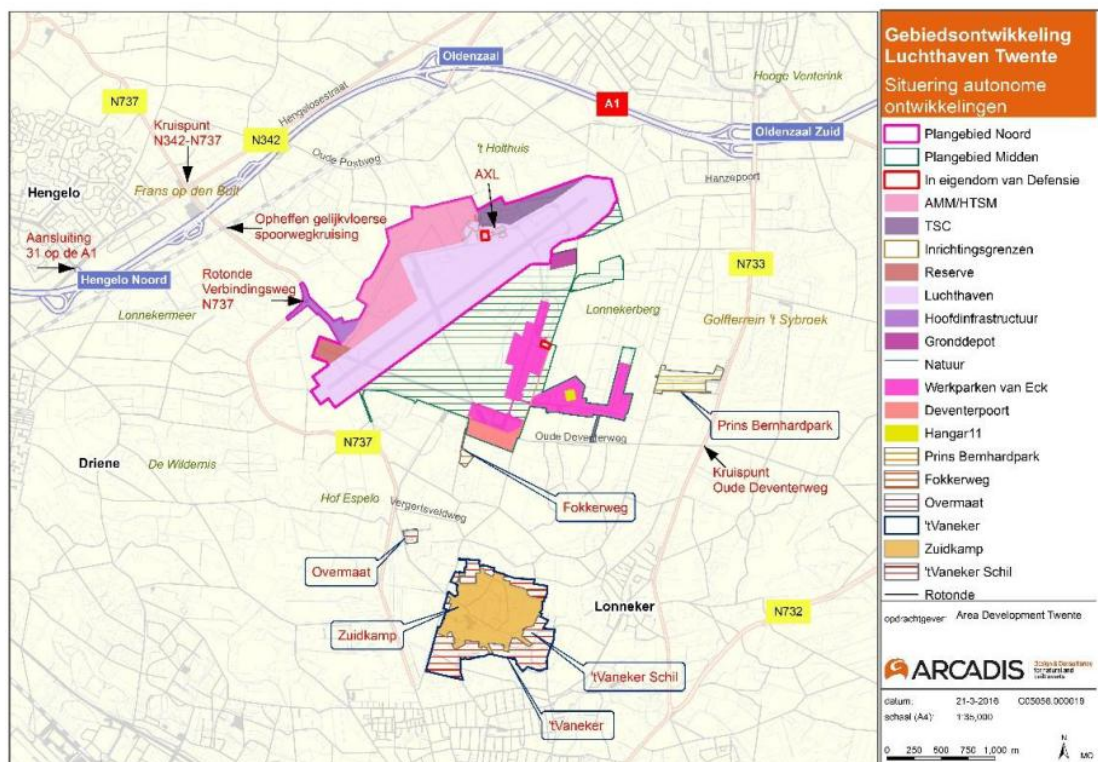
Op basis van de NRD's is gestart met het opstellen van het MER. Het MER wordt tegelijk met het besluit over de beoogde plannen ter inzage gelegd. Er kunnen dan zienswijzen worden ingediend. De Commissie MER toetst in deze fase of het MER voldoende informatie bevat om de milieugevolgen volwaardig mee te kunnen nemen bij de besluitvorming.

Een MER brengt van voorgenomen activiteiten de milieueffecten in beeld. De uitkomsten worden door het bevoegd gezag betrokken bij de afweging op welke wijze de voorgenomen activiteit kan worden uitgevoerd. Het MER verschaft daarmee inzicht in de mogelijke milieugevolgen bij de besluitvorming. Het bevoegd gezag dient bij besluit over de voorgenomen activiteit te motiveren hoe rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen voor het milieu, de ingebrachte zienswijzen op het MER en het advies van de commissie MER.

Van het MER is op 15 april 2016 een eindconcept verschenen onder de titel: PLANMER/ BESLUITMER GEBIEDSONTWIKKELING LUCHTHAVEN TWENTE. Het gaat om de hoofddelen A en B en een groot aantal bijlagen. Verwijzingen in dit hoofdstuk naar de publicatie gebeuren onder de aanduiding 'MER'.

5.3 Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen

De milieueffecten worden vergeleken met de zgn. referentiesituatie. Dat is de situatie, die ontstaat als de beoogde ontwikkeling niet wordt gerealiseerd, maar de reeds besloten ontwikkelingen (autonome ontwikkelingen) doorgaan. De horizon ligt daarbij op het jaar 2026.



Kaart 17: situering autonome ontwikkelingen (MER, 15 april 2016)

De volgende ontwikkelingen behoren tot de referentiesituatie:

- Ronde verbindingsweg N737 (Vliegveldstraat) (PAB).
- Uitbreiding noordelijk kruispunt aansluiting 31 A1.
- Uitbreiding kruispunt N342-N737 (Frans op den Bult).
- Opheffen ongelijkvloerse spoorwegkruising N737.

- AeroNextLife (AXL, een bedrijf dat vliegtuigen ontmanteld en onderdelen voor hergebruik opslaat)
- Twente Safety Campus (huidige situatie).
- Woningbouwprojecten:
 - Fokkerweg.
 - Prins Bernhardpark.
 - Overmaat.
 - 't Vaneker (Zuidkamp/'t Vanekerschil).
- Hangar 11 binnen werkpark Oostkamp (de activiteiten zijn vastgelegd in een projectafwijkingbesluit /omgevingsvergunning).

5.4 Bandbreedte milieueffecten

Voor het in beeld brengen van de milieueffecten is in het MER gewerkt met een bandbreedte van de bepalende activiteiten omdat de precieze invulling voor de deelgebieden nog in ontwikkeling is.

Uitgegaan is van de volgende 2 varianten voor deelgebied Noord:

- Minimale variant: een Campusinrichting qua bedrijventerrein (netto bebouwd oppervlak 9,3 ha) met alleen bedrijven categorie 4 en voor het luchtverkeer een zgn. startvariant met 10.660 vliegbewegingen (waarvan 10.000 recreatief, lesvliegtuigen, drones, luchtfotografie enz.)
- Maximale variant: een hoogverdichte inrichting qua bedrijventerrein (netto bebouwd oppervlak 24,6 ha) met in de kern een beperkt aantal bedrijven behorend tot milieucategorie 5.1. en voor het luchtverkeer een zgn. trendvariant met 20.340 vliegbewegingen (waarvan 18.000 recreatief, lesvliegtuigen, drones, luchtfotografie enz.)

In het MER is een hele lijst van te beoordelen punten opgenomen, het zgn. beoordelingskader (zie Planmer/ Besluitmer Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente (eindconcept 15-04-2016, deel A paragraaf 5.1). Het beoordelingskader is uitgewerkt voor de minimale invulling van de activiteiten en de maximale invulling.

Vanuit deze twee uitersten is een voorkeursalternatief (VKA) ontwikkeld voor zowel deelgebied Noord als deelgebied Midden. Daarbij is gezocht naar een goede balans tussen economie, landschap, natuur en recreatie. Het zoveel mogelijk behouden van de ruimtelijke kwaliteit gekoppeld aan een realistische marktverwachting van de beoogde economische ontwikkelingen in combinatie met een neutrale grondexploitatie, vormen het vertrekpunt van het VKA. Het unieke karakter en exclusieve uitstraling van het gebied waarin karakteristieke Twentse landschaps- en cultuurhistorische elementen die verwijzen naar het militaire verleden samenkomen, leiden voor het bedrijvencluster tot de keuze voor een campusinrichting. Voor de vliegfunctie is gekozen voor de trendvariant. Voor general aviation (GA) wordt daarmee ruimte geboden voor het natuurlijke aandeel in de GA-markt in Nederland (en een klein gedeelte in Duitsland). Voor business aviation (BA) en End of Life is ruimte geboden voor de groeipotentie die uit onderzoek is gebleken. Hiermee wordt het doel van de gebiedsontwikkeling, te weten economische structuurversterking, optimaal mogelijk. Het VKA levert minder milieueffecten op dan de maximale vulling, met name voor verkeer, geluid en stikstofdepositie.

Op hoofdlijnen bestaat het VKA voor deelgebied Noord uit een combinatie van:

- de campusvariant wat betreft de inrichting van het bedrijventerrein met een bebouwingspercentage van 13% (footprint van 9,84 ha voor AMM/HTSM en TSC).
- de trendvariant voor het luchtverkeer met 20.340 vliegtuigbewegingen.

Het VKA voor plangebied Midden is gebaseerd op de uitgangspunten vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede (april 2015).

5.5 Milieueffecten voorkeursalternatief (VKA)

Het VKA vormt de basis voor te nemen besluiten voor ruimtelijke visies en plannen (conform de Wet ruimtelijke ordening), het Luchthavenbesluit en het verkrijgen van vergunningen en ontheffingen ingevolge de natuurwetgeving (Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet (per 1-1-2017 wet Natuurbescherming)).

Het beoordelingskader is daarom ook voor het voorkeursalternatief uitgewerkt (zie MER deel A, paragraaf 7.4). De samenvattende tabel is opgenomen als bijlage 1 achterin in deze gebiedsvisie.

Eén of meer "-- en" geeft aan dat er een negatief effect is, hoe meer hoe groter. Een "0" betekent geen of zeer weinig effect. Eén of meer "+ + -en" betekent een positief effect.

Het MER gaat uitvoerig in op alle te verwachten effecten. In deze gebiedsvisie wordt volstaan met een aanduiding van de belangrijkste negatieve effecten op basis van de samenvattende tabel.

Negatieve effecten VKA

Belangrijkste conclusies zijn verwachte negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie op:

- bereikbaarheid van het wegennet en de belastbaarheid van de kruispunten (zeer negatief);
- geluidhinder (licht negatief);
- externe veiligheid (licht negatief);
- verstorende effecten op de natuurgebieden (zeer negatief);
- toename stikstof depositie /vermesting en verzuring natuur (zeer negatief);
- beïnvloeding waterkwaliteit (negatief);
- landschapsbeleving (licht negatief);
- ruimtegebruik door luchthavenontwikkeling (licht negatief) ;
- historische bebouwing (licht negatief);

Hieronder een korte beschrijving per negatief effect:

- **bereikbaarheid van het wegennet en de belastbaarheid van de kruispunten:**

De effecten zijn vooral toe te schrijven aan de toename van het verkeer door de industriële ontwikkeling van deelgebied Noord. Qua knelpunten gaat het om aansluiting 31 op de A1 (Hengelo Noord) en het kruispunt N737-N342 (Frans op de Bult). Verder zijn in de spits zowel de N737 als de N733 vrijwel maximaal belast.

Om te bepalen of de knelpunten zich daadwerkelijk voordoen en zo ja in welke mate is in de verdere planvorming (in het kader van het voorkeursalternatief) detailonderzoek nodig naar de verkeersafwikkeling van de genoemde twee kruispunten. Uit deze detailanalyse moet ook blijken of het capaciteitsknelpunt op de N737 daadwerkelijk zal optreden. Indien dit het geval is, lijkt capaciteitsuitbreiding de enige structurele oplossing om het knelpunt op te lossen.

Er worden voorts nog geen maatregelen voorzien voor de N733 met uitzondering van het al lopende proces tot aanpassing van het kruispunt met de Oude Deventerweg/Landweerweg. Bij een verbetering van de doorstroming op de N737 zal de verkeersdruk op de N733 als gevolg van de gebiedsontwikkeling afnemen.

- **geluidhinder:**

Geluidhinder heeft 3 belangrijke bronnen: verkeer, industrielawaai en luchtvaart.

Wat betreft het samengestelde effect (cumulatief) is in het MER uitgerekend of het aantal ernstig gehinderden door geluid zal toenemen t.o.v. de referentie situatie. Daarvoor is het aantal bestaande woningen, bewoners, ernstig gehinderden en geluidsgevoelige objecten binnen de 55 dB(A) L-cum contour berekend voor de referentiesituatie en het VKA. De toename als gevolg van het VKA ligt voor woningen, bewoners en ernstig gehinderden in de orde van 2,5 – 3 %. Het aantal geluidsgevoelige objecten neemt met 0,2% toe. Het effect is daarom als licht negatief beoordeeld.

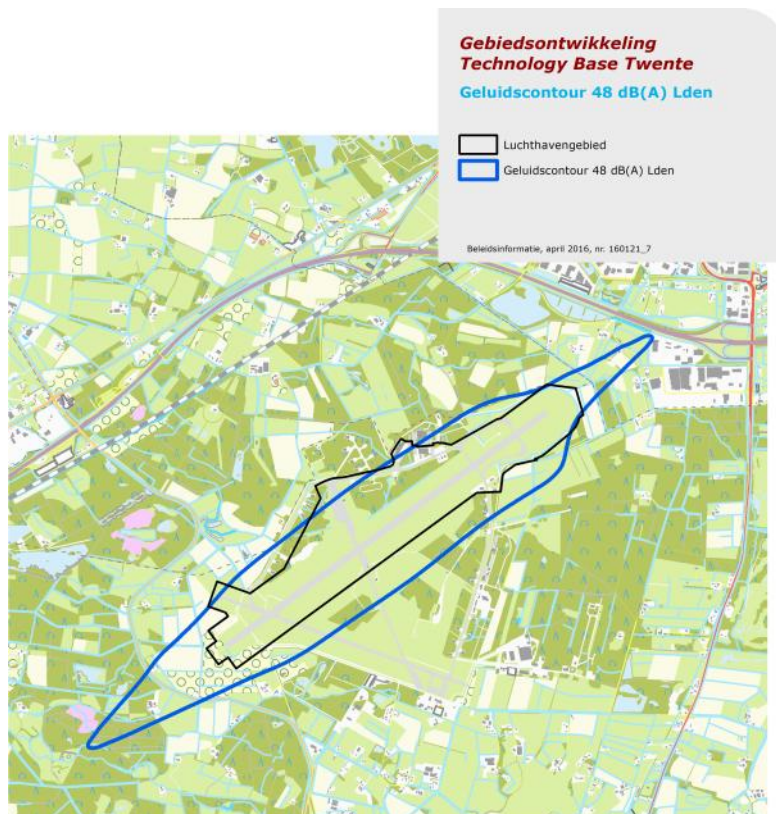
In het MER zijn specifiek ook de wettelijk vereiste contouren berekend voor het luchtverkeer. Het blijkt dat alleen binnen de 48 dB(A) Lden-contour 3 woningen liggen. De 56 dB(A) Lden-contour en de 70 dB(A) Lden-contour liggen binnen het luchthavengebied.

In het MER zijn ook piekbelastingen uitgerekend als gevolg van vliegverkeer en proefdraaien van vliegtuigmotoren. Uit de berekeningen blijkt, dat nergens de de richtwaarden voor de piekbelastingen op de gevel worden overschreden.

Wat betreft de industrie is gekeken of er woningen zijn rondom de industriezone die een maximale geluidsbelasting ondervinden van meer dan 50 dB(A) Letmaal. Dit is bij het voorkeursalternatief niet het geval.

Mitigerende maatregelen: bij de berekeningen voor proefdraaien met vliegtuigmotoren is uitgegaan van maximaal 10 minuten per dag en van toepassing van geluidschermen.

Maatregelen waar verder aan kan worden gedacht is het weren van vliegtuigen die veel geluid produceren. Ook kan de exploitant door het hanteren van verschillende tarieven een ontmoedigingsbeleid voeren. Daarnaast kan geluidhinder gemitigeerd worden door het toepassen van andere startprocedures die minder geluid produceren.



Kaart 18: 48 dB(A) Lden-geluidscontour.

- **externe veiligheid:**

Voor de externe veiligheid is alleen het gebruik van de luchthaven een risicobron. Het gaat om situaties waarbij gevaarlijke stoffen en/of vliegtuigen betrokken zijn. De MER scoort licht negatief op het zogenaamde totaal risico gewicht (TRG). Dit drukt het risico van de luchthaven uit in één getal. Het totaal risicogewicht heeft alleen tot doel om luchtvaartscenario's, zoals het Voorkeursalternatief en de referentiesituatie onderling te beoordelen en te vergelijken op het risico. In het Voorkeursalternatief neemt het TRG toe ten opzichte van de referentiesituatie. Om deze reden is het Voorkeursalternatief beoordeeld als licht negatief.

Bij het VKA liggen er geen woningen of kwetsbare objecten binnen de zogenaamde 10^{-6} Plaatsgebonden Risico (PR)-contour. Er zijn ook geen plannen voor woningbouw binnen deze contour. Het plaatsgebonden risico (PR) drukt de kans per jaar uit dat een bepaald persoon komt te overlijden als een direct gevolg van een vliegtuig- of helikopterongeval. Het PR wordt door middel van contouren op een topografische kaart weergegeven. Een PR van 10^{-6} komt overeen met een overlijdenskans van één keer in de miljoen jaar.

De gebiedsontwikkeling heeft dan ook vanuit externe veiligheid geen ruimtelijke beperkingen op bestaande en toekomstige woningen.

- **verstoringen op de natuurgebieden:**

De verstoring betreft beïnvloeding door zowel geluid als licht, waarbij geluid het meest negatief scoort. Van vier van de vijf onderzochte vogelsoorten wordt het leefgebied door geluid verstoord of ongeschikt. Daarnaast is toename van lichtbelasting op vogels en ook invloed op (potentieel) leefgebied van vleermuizen niet uit te sluiten.

Mogelijke maatregelen om de effecten te verminderen zijn:

- bij het toepassen van (nieuwe) verlichting gebruik te maken van onder andere marterverlichting en amberkleurige ledverlichting;
- het zo goed mogelijk behouden van de huidige leefgebieden of groeiplaatsen in plaats van aantasting en compensatie met nieuw leefgebied elders.

- **toename stikstofdepositie / vermesting en verzuring natuur:**

Er is sprake van een toename van de stikstofdepositie door verkeer, bedrijvigheid en luchtvaart in een overbelaste situatie met mogelijk negatieve effecten op habitattypen (en soorten). Met name het N2000-gebied Lonnekermeer ondervindt extra depositie. De emissie en dus depositie is aanzienlijk groter dan de beschikbare huidige reserveringsruimte. Significant negatieve effecten als gevolg van de depositie kunnen dan ook niet op voorhand worden uitgesloten. Het aspect verzuring en vermessing wordt als zeer negatief beoordeeld.

De negatieve score hangt samen met het overschrijden van de reserveringsruimte voor de gebiedsontwikkeling. De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voorziet in de mogelijkheid om de lijst van prioritaire projecten jaarlijks aan te passen aan voortschrijdende inzichten. Dit betreft ook de mogelijkheid om de gereserveerde hoeveelheid ontwikkelingsruimte (dat wil zeggen emissie en bijbehorende deposities) voor projecten bij te stellen.

De provincie heeft het voornemen (besluit GS d.d. 29 maart 2016) om het tekort aan gereserveerde ontwikkelingsruimte voor de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente in de eerstvolgende versie van AERIUS (Aerius 2016) aan te vullen tot de hoeveelheid emissie, die in het MER is berekend. Deze ophoging is mogelijk binnen de totaal beschikbare ontwikkelingsruimte in de bredere omgeving van het plangebied. Met de effectuering van het besluit van Gedeputeerde Staten moet de beschikbare emissiereservering in Segment 1 van de PAS voldoende zijn voor de geplande ontwikkelingen op de luchthaven Twente.

Onder de PAS valt ook een groot aantal natuurherstelmaatregelen die een dusdanige kwaliteitsherstel opleveren dat per saldo een neutraal tot positief effect optreedt ten aanzien van de staat van instandhouding van de habitattypen (kwaliteitstoename habitattypen). De toename van stikstofdepositie leidt hierdoor per saldo niet tot een kwaliteitsverslechtering van de habitattypen. Van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van beïnvloede Natura 2000-gebieden is, door de combinatie met de PAS herstelmaatregelen, geen sprake meer. De activiteiten ten behoeve van luchtvaart en bedrijvigheid zijn daarmee vergunbaar op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

- **beïnvloeding waterkwaliteit:**

Als gevolg van de toename van het aantal vliegbewegingen, bedrijfsmatige activiteiten en verkeersbewegingen neemt de vervuiling richting het oppervlaktewater toe en ontstaat er een groter risico op calamiteiten. Dit zorgt voor een negatieve beoordeling op het aspect waterkwaliteit. Het afkoppelen van verhard oppervlak en het benutten van bermpassages bij infiltratie werkt positief op de waterkwaliteit.

Ten aanzien van de toename van vervuiling van het oppervlaktewater (Hesbeek) als gevolg van de toename van het aantal vliegbewegingen, biedt het benutten van het reeds bestaande retentiegebied bovenstrooms in de Hesbeek mogelijkheden om de vervuiling te beperken.

- **landschapsbeleving:**

Doorslaggevende effecten worden veroorzaakt door de ontwikkeling van bedrijfslocaties in Plangebied Noord. Er is sprake van substantiële nieuwbouw, wat de beleving vanuit NNN-gebied negatief beïnvloedt. Er zijn negatieve effecten ten aanzien van de zichtrelatie met de omgeving. Door de keuze voor geringe dichtheid op het bedrijventerrein in deelgebied Noord in het VKA zijn er echter mogelijkheden om de negatieve effecten te beperken en de bebouwing zodanig te situeren en vorm te geven dat het effect beperkt blijft.

- **ruimtegebruik door luchthavenontwikkeling:**

De licht negatieve score op het ruimtegebruik door de luchthaven heeft betrekking op de 48 dB(A) Lden-contour, die iets ruimer is dan het luchthavengebied en waar 3 woningen binnen vallen.

- **historische bebouwing.**

Negatief is het verdwijnen van het camouflagebos en het risico van het ontstaan van historische objecten los van de historische context. Ook de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende objecten zal zeer sterk onder druk komen te staan.

Binnen het VKA is door de geringe dichtheid wel beter maatwerk mogelijk. Het advies van het kwaliteitsteam besteedt ook aandacht aan het behoud en de versterking van bestaande kwaliteiten. Via voorschriften in het bestemmingsplan kunnen waarborgen opgenomen worden voor behoud en bescherming van cultuurhistorische kwaliteiten.

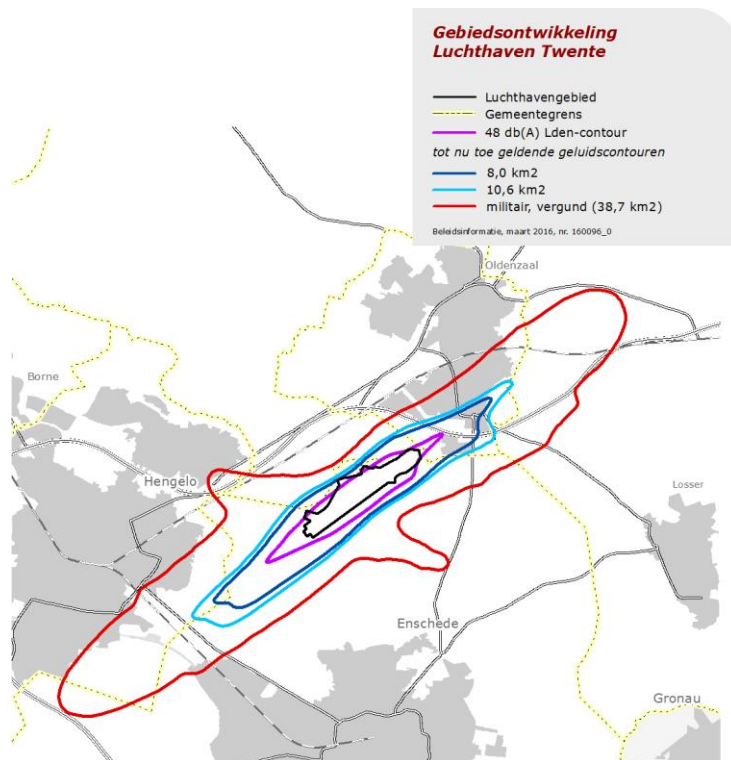
Positieve effecten

De gebiedsontwikkeling kent ook duidelijk positieve effecten. De ontwikkeling van het NNN draagt bij aan het bevorderen van natuurkwaliteiten. Het herstel van beeksystemen heeft een positieve invloed op vernatting. Door de gebiedsontwikkeling worden landschappelijke waarden behouden en krijgen historische gebouwen weer een functie. De gebiedsontwikkeling biedt kansen voor recreatie, door betere toegankelijkheid van het gebied en vergroting van de natuurkwaliteiten.

5.6 Beoordeling milieueffecten

Het VKA heeft zowel negatieve als positieve effecten. Het meest negatief zijn de knelpunten in het verkeer en de toename van stikstof depositie (verzuring en vermesting) op de Natura 2000 gebieden in de omgeving. De verkeersknelpunten zijn oplosbaar door op basis van detailstudies de gewenste aanpassing van de infrastructuur te bepalen. Het MER geeft daarvoor zelf al mitigerende maatregelen. Voor de verzuring en vermesting heeft de provincie het voornemen (besluit GS d.d. 29 maart 2016) om het tekort aan gereserveerde ontwikkelingsruimte voor de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente in de eerstvolgende versie van AERIUS (Aerius 2016) aan te vullen tot de hoeveelheid emissie, die in het MER is berekend. Met de effectuering van het besluit van Gedeputeerde Staten moet de beschikbare emissiereservering voldoende zijn voor de geplande ontwikkelingen op de luchthaven Twente. Samen met de overige PAS maatregelen wordt verwacht dat er geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van beïnvloede Natura 2000-gebieden zal zijn.

De toename van de geluidhinder is beperkt ten opzichte van de referentiesituatie. Daarom is het effect ook als licht negatief beoordeeld. Binnen de 48 dB(A) Lden-contour staan 3 woningen. In het MER wordt aangenomen dat deze woningen ten tijde van het militair gebruik al zijn geïsoleerd.



Kaart 19: vergelijking "nieuwe" 48 db(A) contour met geldende contouren

De beoogde ontwikkeling betekent ook een forse inperking van de geluidscontour zoals die nu geldt op basis van het militair gebruik. Maar betekent ook minder geluidsbelasting dan bij de doorstart als commerciële burgerluchthaven, zoals beoogd in de visie van 2010 (zie kaartje 18). Locaties die voorheen niet in ontwikkeling gebracht konden worden, kunnen nu wel worden ontwikkeld. Voor de enkele potentiële ontwikkellocatie die nu binnen de voorgestane geluidscontouren liggen wordt een oplossing gezocht.

De 10⁻⁶ PR-contour, die het aspect externe veiligheid karakteriseert, heeft een beperkte oppervlakte buiten het luchthavengebied. Hierbinnen liggen ook geen woningen, kwetsbare gebouwen of risicobronnen. De effecten op externe veiligheid zijn op grond daarvan aanvaardbaar te achten.

De overige negatieve effecten kunnen door mitigerende maatregelen beperkt worden. Het MER biedt daar voldoende aanknopingspunten voor. Daarbij ligt de nadruk op een goede invulling van het bedrijventerrein in deelgebied Noord. De beperkte dichtheid van de bebouwing biedt de mogelijkheid om goed rekening te houden met landschappelijke en cultuurhistorische aspecten. Belangrijk is ook het waterbeheer. Het zo veel mogelijk vasthouden van het gebiedseigen water gaat verdrogende effecten tegen en beperkt de belasting van het oppervlaktewatersysteem.

Van de gemeente wordt verwacht dat in het bestemmingsplan de nodige mitigerende maatregelen worden opgenomen. Het waterschap zal invulling moeten geven aan een goede beheersing van de waterhuishouding.

Conclusie

De conclusie is dat door mitigerende maatregelen ernstige milieueffecten te voorkomen zijn. De licht negatieve effecten zijn aanvaardbaar in het licht van het beoogde economisch effect van de gebiedontwikkeling. Van gemeente en waterschap wordt verwacht dat deze bij het bestemmingsplan en bij de uitvoering van de gebiedsontwikkeling maximaal invulling zullen geven aan de mitigerende maatregelen, die in het MER worden aangereikt.

6 FINANCIËLE HAALBAARHEID

6.1 Werkgelegenheidseffecten

Het voornaamste doel van de ontwikkeling van de TecBase Twente is het creëren van meer werkgelegenheid en versterking van de economie in Twente. Er is onderzoek gedaan naar de potentiële werkgelegenheidseffecten van de ontwikkeling. Daarbij is onderscheid gemaakt naar banen die te maken hebben met de vliegfunctie, de Twente Safety Campus, de AMM/HTSM-ontwikkeling (inclusief Drones) en de werkparken van ondernemer Van Eck.

In het onderzoek is uitgegaan van de netto werkgelegenheidseffecten die direct en indirect worden toegevoegd. Direct betekent het nieuwe aantal banen die gerealiseerd worden op het terrein zelf, en indirect betekent de banen die als gevolg van de activiteiten worden gerealiseerd bij toeleveranciers, schoonmaak, catering, e.d. Omdat de effecten niet precies te bepalen zijn, worden er bandbreedtes gehanteerd. Op basis van het onderzoek worden de volgende werkgelegenheidseffecten verwacht:

Bandbreedte inschatting effecten	Minimum	Maximum
Vliegfunctie	150	325
Twente Safety Campus	270	330
AMM / HTSM	415	505
Werkparken van Eck	195	250
Totaal	1.030	1.410

Tabel: Directe en indirecte netto werkgelegenheidseffecten (fte)

Daarnaast kan er ook sprake zijn van zogenaamde afgeleide werkgelegenheidseffecten. Dit gaat om mogelijke toevoeging van werkgelegenheid als gevolg van meer bestedingen door toeristen bijvoorbeeld of door meer werkgelegenheid als gevolg van een beter vestigingsklimaat door de nabijheid van een luchthaven. Deze effecten zijn echter moeilijk kwantificeerbaar en daarom buiten beschouwing gelaten.

6.2 Financiën

Deelgebied Noord

In deelgebied Noord wordt uitgegaan van een organische ontwikkeling. Dit betekent dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur en panden en het aanwezige groen. De verhuur van bestaande panden en gronden levert van begin af aan al inkomsten op.

Daarnaast wordt er op voorhand zo min mogelijk geïnvesteerd zonder dat de markt daarom vraagt en er concreet zicht is op het terugverdienen van de investering. Met beperkte (voor-) investeringen kan een ontwikkeling op gang worden gebracht voor bedrijven die zich willen vestigen. Op deze wijze is er sprake van een financieel uitvoerbare ontwikkeling.

Luchthavenexploitatie

Bij de luchthaven wordt een zo laag mogelijke kostenopzet gehanteerd. Ook hier wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur en panden. De huidige voorzieningen zijn toereikend om de vliegfunctie mogelijk te maken. Daarnaast is er sprake van een compacte organisatie en heeft de luchthaven geen eigen verkeersleiding op locatie. Op basis van de ruim 20.000 vliegbewegingen uit het Voorkeursalternatief, de verhuur van panden en terreinen voor luchthavengebonden bedrijvigheid is de luchthavenexploitatie financieel sluitend. Dit is inclusief de reguliere onderhoudskosten, maar exclusief toekomstige kosten voor groot baanonderhoud. Deze kosten worden na 2030 voorzien.

Overig

De nieuwe natuur die voor het Natuur Netwerk Nederland is gerealiseerd is inmiddels overgedragen aan de provincie. De provincie zal hiervoor een beheerder gaan aanwijzen. Verder zijn de werkparken Oostkamp en de Strip verkocht aan ondernemer van Eck. Financieel zijn deze ontwikkelingen verwerkt.

7 **SAMENVATTING RUIMTELIJKE INVULLING**

7.1 **Ambitie**

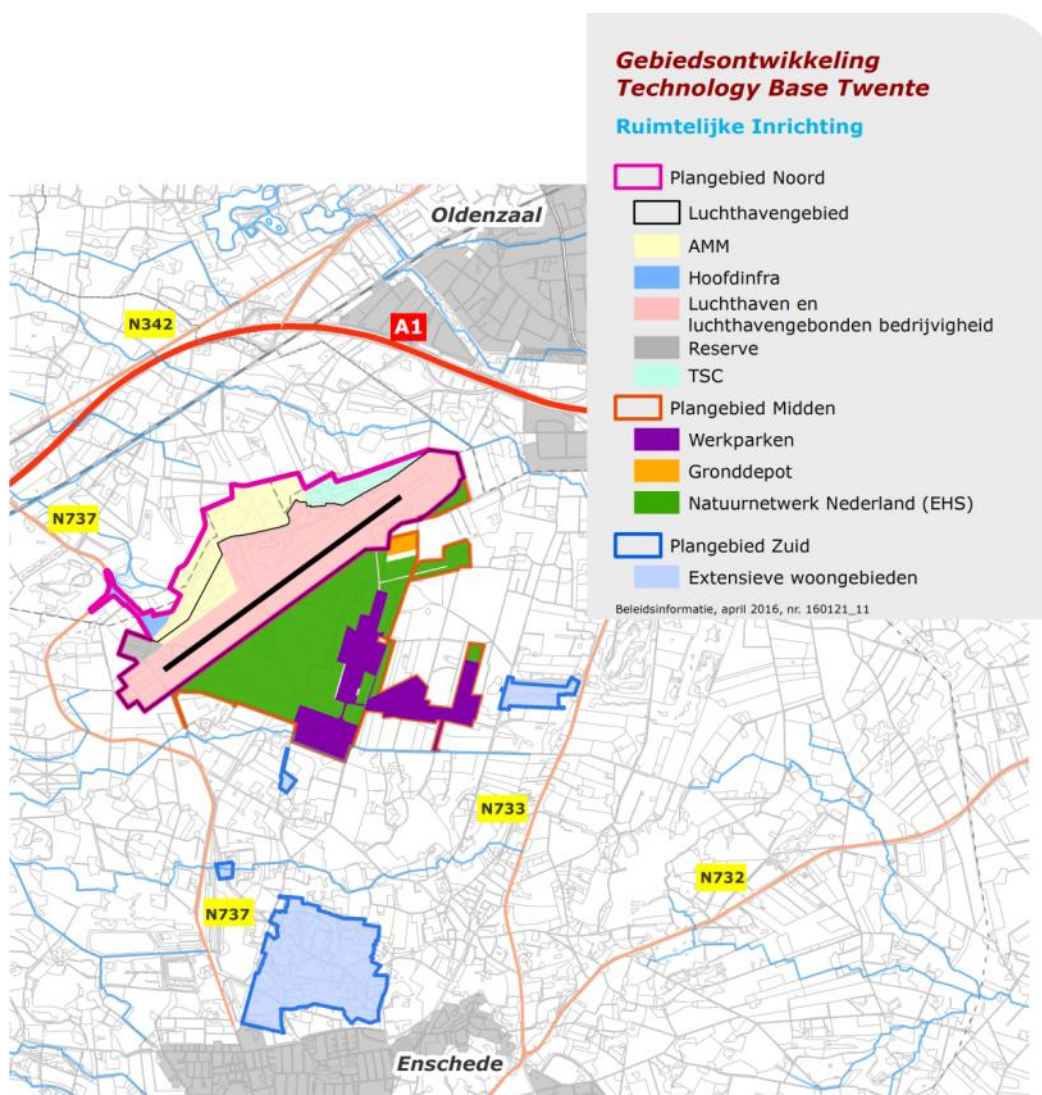
In de Omgevingsvisie is de doelstelling geformuleerd om het gebied van de voormalige luchtmachtbasis Twente te transformeren tot een vliegwiel voor een economische sterker en duurzamer Twente.

De beoogde ontwikkeling van deelgebied Noord tot een toplocatie voor bedrijven met de focus op Advanced Materials and Manufacturing binnen de sector High Tech Systemen en Materialen (AMM/HTSM) en de luchthavengebonden bedrijvigheid geeft hier invulling aan.

De aanwezige start- en landingsbaan en luchthavenfaciliteiten worden in stand gehouden om te beschikken over een unieke en (inter)nationaal gezien aantrekkelijke mogelijkheid om binnen de genoemde bedrijfssectoren ruimte te bieden aan bedrijven, die baat hebben bij luchtvaartfaciliteiten.

In Twente zijn er drie majeure projecten die bijdragen aan een sterker en duurzamer Twente: Kennispark Twente, Hart van Zuid/Centraal Station Twente/HTSP en onderhavige gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving. Deze projecten kunnen niet los van elkaar worden gezien, ze kennen ieder hun eigen profiel en eigen dynamiek. Door een samenhangende programmatische aanpak op een aantal specifieke punten zoals profilering, acquisitie en programmering worden deze projecten echter in hun kracht versterkt.

De gebiedsontwikkeling moet voldoen aan een aantal belangrijke randvoorwaarden die in de voorgaande hoofdstukken zijn omschreven en hier kort worden samengevat. Verder blijft het algemene gedachtegoed van de Omgevingsvisie van toepassing. Deze ambitie doorvertaald naar het plangebied betekent het volgende voor de ruimtelijke invulling (zie ook kaartje 20).



Kaart 20: ruimtelijke inrichting

7.2 Toepassing uitvoeringsmodel Omgevingsvisie

Voor de beoogde ontwikkeling in deelgebied Noord is het uitvoeringsmodel van de Omgevingsvisie toegepast.

'Of'

De beoogde ontwikkeling qua bedrijvigheid heeft een duidelijk bovenregionaal karakter. Daarmee wordt voldaan aan het principe van de stedelijke concentratie.

Er is sprake van direct luchthavengebonden bedrijvigheid. Deze vindt plaats binnen het gebied. Het vestigen van bedrijvigheid binnen de innovatieve sector AMM/HTSM vindt zijn motivatie in de aantrekkingskracht van de aanwezige luchthavenfaciliteiten en in de landschappelijke setting.

Omdat de netto omvang van het bedrijventerrein voor AMM elders binnen de regio wordt gecompenseerd is er geen sprake van toevoeging aan de voorraad. Deze compensatie maakt onderdeel uit van deze gebiedsvisie en is overeengekomen tussen de provincie en gemeente Enschede. Met deze aanpak wordt invulling gegeven aan het principe van zuinig ruimtegebruik en regionale afstemming.

Van de gemeente wordt verwacht dat in de bestemmingsplannen wordt beschreven hoe het behoud en de versterking van landschappelijke- en cultuurhistorische elementen wordt vormgegeven. En ook hoe de ruimtelijke kwaliteit wordt geborgd, bij ontwikkelingen waar verlies van landschappelijke- en ecologische kwaliteiten aan de orde is.

'Waar'

De beoogde ontwikkeling komt ten goede aan de tweeledige ambitie voor Twente. Enerzijds economische groei en hoogwaardige kennisregio, anderzijds ontwikkeling met behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteiten.

'Hoe'

Het is aan de gemeenten om bij de concrete uitwerking in bestemmingsplannen rekening te houden met de kwaliteitsambities zoals opgenomen in de Catalogus Gebiedskenmerken. Voor de deelgebieden Noord en Midden ligt hier een opgave. Daarbij gaat het om onderstaande centrale aspecten:

- behoud en versterking van de eigenheid en interne samenhang van het gebied;
- behoud en herstel van het monumentale en historische karakter van bebouwing en het landschap;

Het door het Kwaliteitsteam opgestelde Ruimtelijk Gebiedsprofiel (zie ook paragraaf 1.3) is daarbij aanvullend en geeft een nadere verdieping.

7.3 Bedrijvigheid

De bebouwing voor de bedrijvigheid mag alleen worden gesitueerd aan de noordkant van de start- en landingsbaan. Hier wordt ruimte geboden aan:

- luchthavengebied (bruto 148 ha): huidige start- en landingsbaan, faciliteiten voor exploiteren van de luchthavenfunctie (luchtvaartdiensten) en luchthavengebonden bedrijvigheid;
- bedrijvencuster (bruto 76 ha, met netto bebouwing van 9,8 ha): aansluitend aan de noordzijde van luchthavengebied voor AMM/HTSM-bedrijvigheid (bruto 61 ha, netto bebouwing 7,9 ha) en Twente Safety Campus (bruto 15 ha, netto bebouwing 1,9 ha).

Voor het deelgebied Midden en Zuid blijft de ontwikkeling zoals indertijd is besloten bij de Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en Omgeving (juni 2010):

- Nationaal Natuur Netwerk (EHS): ontwikkeling van 137,4 ha ten zuiden van de landingsbaan;
- verspreide bebouwing voor landelijk wonen;
- ontsluiting van het terrein voor auto, fiets en OV;
- hergebruik van de bestaande bebouwing aan de zuidzijde van de landingsbaan voor wonen, bedrijvigheid en recreatieve voorzieningen.

7.4 Gebruik luchthavenfaciliteiten

Bij de ontwikkeling van de bedrijvigheid wordt onderstaande gebruik van de luchthaven voorzien:

- Totaal per jaar 20.340 vliegbewegingen, waarvan circa 90% klein vliegverkeer betreft. Dat betekent gemiddeld per dag 56 bewegingen.
- Er mag alle dagen gevlogen worden tussen 6.00u en 23.00u, maar op een beperkt aantal dagen (12x) van afgeweken worden.

- Daarnaast wordt er ruimte geboden voor het vliegen met zweefvliegtuigen; dit is nauwelijks van invloed op de geluidsruimte.

7.5 Ruimtelijke beperkingen door gebruik luchthaven

In het luchthavenbesluit (LHB) staan de beperkingen opgenomen als gevolg van het gebruik van de luchthaven. De volgende zijn relevant voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Geluidbelasting

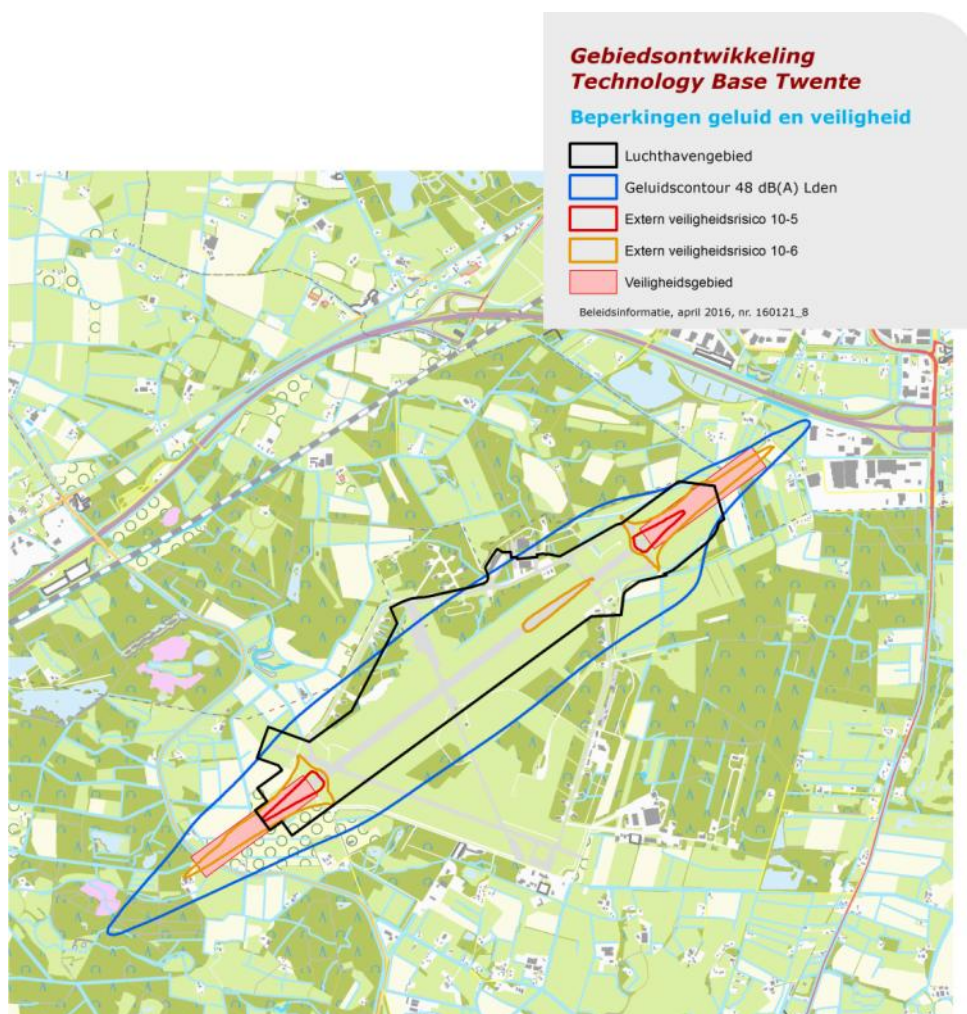
In het gebied dat gelegen is op of binnen de 48 dB(A) Lden contour (zie kaartje 21) is nieuwbouw van een woning (niet-zijnde een bedrijfswoning) of een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan. GS kunnen een verklaring van geen bezwaar afgeven bij vervanging of verplaatsing naar een locatie waar minder geluidsbelasting is.

Externe veiligheid

In het gebied dat gelegen is op de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour (PR-contour) en tussen deze contour en de daarbinnen gelegen 10^{-5} PR-contour (zie kaartje 21) is nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan. In afwijking van deze bepaling kunnen Gedeputeerde Staten voor nieuwbouw van een gebouw onder bepaalde voorwaarden een verklaring van geen bezwaar afgeven.

Beperkingen i.v.m. veiligheid

Binnen de contouren ter aanduiding van veiligheidsgebieden (zie kaartje 21) zijn obstakels –tenzij breekbaar en licht- niet toegestaan en worden eisen gesteld aan hellingen.



Kaart 21: beperkingen in verband met geluid en veiligheid

Beperkingen i.v.m. hoogte

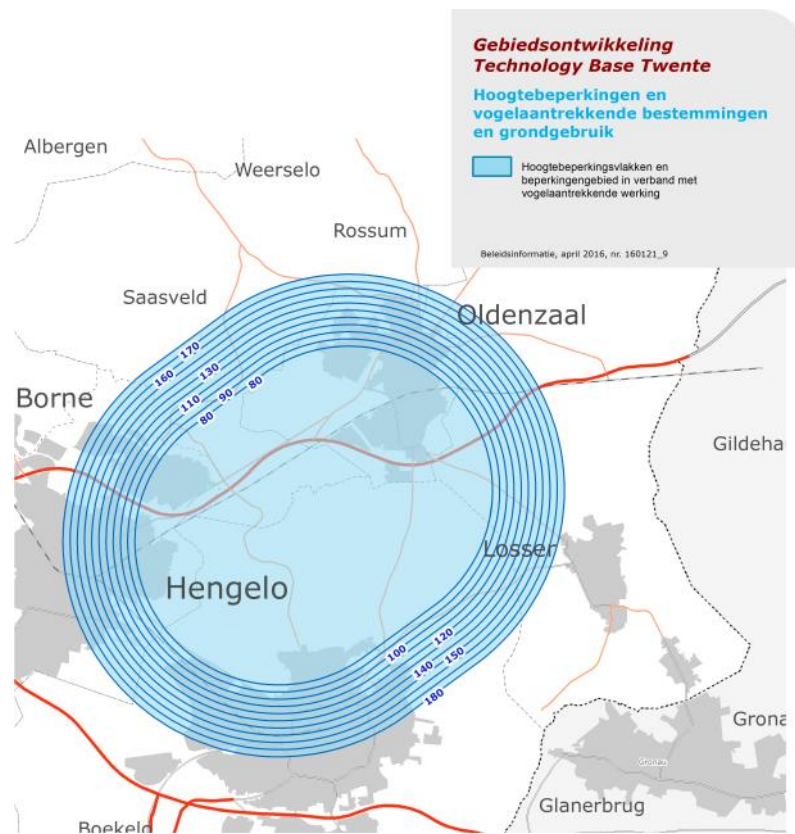
Binnen de contouren, die de gebieden aangeven met beperkingen voor hoogte (zie kaartje 22), zijn obstakels met grotere hoogte dan aangegeven verboden. Onder voorwaarden –opgenomen in het LHB– gelden deze beperkingen niet.

Beperkingen vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik

Binnen het gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik (zie kaartje 22) is een bestemming of een gebruik binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- industrie in de voedingsopslag met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerij met extramurale opslag;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurgebied of vogelgebied;
- moerasgebied of oppervlaktewater of een combinatie daarvan groter dan 3 hectare dan wel waarvan het totaal van de opgesplitste delen groter is dan 3 hectare.

Deze beperkingen gelden niet als het gebruik of de bestemming rechtmatig was op de dag vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het LHB. Of wanneer op basis van onderzoek kan worden geconcludeerd dat het gebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.



Kaart 22: beperkingen in verband met hoogte en vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik

7.6 Overige ruimtelijke aspecten

Zone Ondernemen met Water en natuur

De gebiedsontwikkeling voorziet in een substantiële uitbreiding van de Zone Ondernemen met Natuur & Water. Die uitbreiding is geprojecteerd aan de zuidkant van het gebied. Het betreft hier een uitbreiding van het NNN van 137,4 ha, dat als majeur gebied kan worden aangeduid. Deze uitbreiding is inmiddels gerealiseerd.

Water

De gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente en omgeving moet leiden tot een veerkrachtiger en meer natuurlijk watersysteem.

De beoogde uitbreiding van het bebouwde gebied aan de noordzijde van de landingsbaan zal waterneutraal moeten worden uitgevoerd. Hemelwater moet worden afgekoppeld en een eventuele uitbreiding van de drainage zal gepaard moeten gaan met retentievoorzieningen om te voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd.

De gebiedsontwikkeling biedt kansen om meer te doen aan wateropvang, door ook bij bestaande bebouwing af te koppelen en binnen het gebied zo veel mogelijk zorgen voor voeding van het grondwatersysteem .

De woongebieden Zuidkamp en Overmaat liggen in het intrekgebied respectievelijk in het grondwaterbeschermingsgebied van de winning Enschede-Weeselseweg.

De drinkwaterwinning Enschede-Weeselseweg is oktober 2013 definitief beëindigd. In het tweede kwartaal van 2016 is de eindevaluatie van de stopzetting van de drinkwaterwinning gereed. Na intrekking van de winvergunning (naar verwachting eind 2016) zal het grondwaterbeschermingsbeleid voor dit gebied door de provincie vervallen. Tot dat moment is dit beleid van toepassing.

Mobiliteit

Goede bereikbaarheid van het gebied van de luchthaven en overige functies door een adequate noordelijke ontsluiting is van essentieel belang voor de gewenste economische ontwikkeling.

De ontsluitingsstructuur is afgestemd op het ruimtegebruik in de dynamische en luwe delen van het plangebied. De ontsluiting voegt zich zoveel mogelijk naar bestaande wegen voor een zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het minimaliseren van extra infrastructuur door groene gebieden.

Bij vormgeving van de ontsluitingsstructuur wordt gedaan met specifieke aandacht voor het Natuur Netwerk Nederland en de robuuste ecologische verbindingszone door het plangebied. Met de inpassing van infrastructuur willen we de ruimtelijke kwaliteit versterken, in het bijzonder bij de stads- en dorpsranden.

Op dit moment zijn er nog te weinig bedrijven in het plangebied aanwezig om een OV-verbinding (bus) te kunnen realiseren.

Landelijk wonen en werken

Mede gerelateerd aan zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, het bieden van een wervend woon-, werk- en leefklimaat en de ontwikkeling van de gebiedskwaliteiten is er binnen het plangebied ruimte geboden voor landelijk wonen en werken.

Bijlage 1. Beoordelingskader MER met uitwerking voorkeursvariant

Zie voor de waardering van de 'plussen' en 'minnen' de tabel aan het einde.

Milieuaspect	Criterium	Referentie-situatie	VKA
	wegennet	0	
	Belastbaarheid van kruispunten		-
	Robuustheid wegennet		- - (spits) 0 (buiten de spits)
	Verkeersveiligheid		-
Geluid	Ernstig gehinderden totaal, binnen een gebied van 10x10 km rond de luchthaven en binnen 55 L _{eqm} -contour	0	-
	Woningen binnen 50 dB(A) L _{etmaal} -contour (industrie)	0	0
Lucht	NO ₂ – jaargemiddelde concentratie	0	0
	PM ₁₀ – jaargemiddelde concentratie	0	0
	PM ₁₀ – overschrijdingen grenswaarde 24uur-gemiddelde	0	0
	PM _{2.5} – jaargemiddelde concentratie	0	0
Externe veiligheid	Alleen beoordeeld voor luchthavenontwikkeling in plangebied Noord, zie H 6.2		
Natuur	Ruimtebeslag	0	-
	Barrièrewerking en verbindingen	0	++
	Verstoring	0	-
	• Optische verstoring		--
	• Lichtverstoring		---
	• Geluidverstoring		---
	Vernatting en verdroging	0	++
	Vermesting en verzuring	0	---
Landschap	Doelrealisatie natuur	0	++
	Landschappelijke waarden	0	++

Milieuaspect	Criterium	Referentie-situatie		VKA
Cultuurhistorie	Landschapsbeleving	0		-
	Ruimtelijke kwaliteit	0		+
	Historische geografie	0		+
	Historische (steden) bouwkunde	0		-
Bodem	Milieuhygiënische bodemkwaliteit	0		0
Water	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater)	0		---
	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater):	0		++
	• Invloed op grondwatersysteem			+++
	• Afkoppeling hemelwater en wijzigingen verhard oppervlak	0		++
	• Effecten op landbouw en infrastructuur			0
	• Effecten afwatering beken			++
Ruimtegebruik	Wonen en werken: Luchthavenontwikkeling	0		-
	Wonen en werken: Bedrijvencluster	0		+
	Landbouw	0		0
	Recreatie	0		+
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risicocontour (10 ⁻⁷ , 10 ⁻⁶ en 10 ⁻⁵ PR-contour)	0	0	0
	Aantal kwetsbare gebouwen (inclusief woningen) binnen 10 ⁻⁶ en 10 ⁻⁵ PR-contour	0	0	0
	Aantal kwetsbare gebouwen (inclusief woningen) binnen 10 ⁻⁷ PR-contour	0	-	---
	Totaal risico gewicht	0	0	-
Groepsrisico		Effecten beschreven, maar niet beoordeeld		

Gehanteerde beoordelingsschaal

Score	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie